The image shows the front of a dark-colored Bugatti automobile. The central feature is a large, arched grille with a fine mesh pattern. At the top of the grille is a red oval badge with the word "BUGATTI" in white. Below the grille is a chrome bumper with a central circular element. Two large, round headlights are mounted on either side of the grille. The car's hood is highly reflective, showing the surrounding environment. The text "Marc Labarbe" is written in a large, white, serif font at the top, with "TOULOUSE" in a smaller, white, sans-serif font below it. At the bottom, the event details "Automobiles de Collection & Automobilia" and "Samedi 14 juin" are written in a white, sans-serif font.

Marc Labarbe
TOULOUSE

**Automobiles de Collection
& Automobilia
Samedi 14 juin**



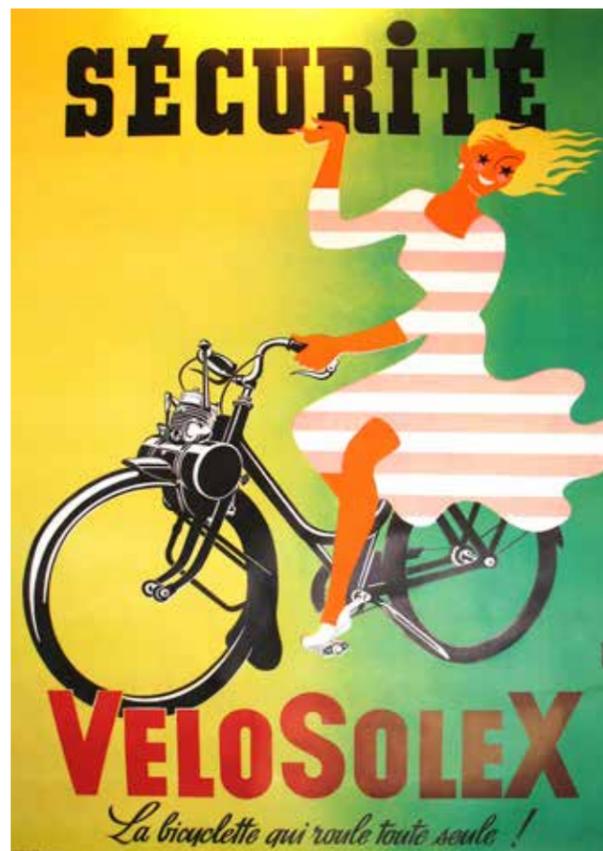
182



183



184



192



Chers clients et amis,

Depuis plus de 20 ans notre Etude n'a eu de cesse de se développer dans nombre de spécialités dans le but de vous satisfaire.

Un espace lumineux, fonctionnel, moderne, doté d'une équipe humaine et compétente, nous a permis de réaliser en quelques années des résultats exceptionnels.

C'est ainsi que le 26 mars 2011, nous avons eu la fierté et l'honneur de taper un coup de marteau de 22.057.760.00 € qui a propulsé notre Etude au palmarès de la plus haute enchère Française réalisée, toutes spécialités confondues, depuis 1987. Il s'agit également d'un record mondial toujours détenu pour un rouleau impérial Chinois.

En 2007, notre Etude avait déjà eu le privilège d'organiser une vente Internationale de pièces du supersonique « Concorde » et la confiance que nous accordée AIRBUS dans l'organisation d'un tel événement a tenu toutes ses promesses.

D'ailleurs, une vente de même niveau aura lieu en 2015 sur la thématique AERONAUTIQUE – AEROSPATIALE.

En 2012 et 2013, sous le label FWFA (Fine Wine French Auctioneers), nous avons eu l'audace d'organiser deux ventes de vins fins à HONG KONG.

Expériences extraordinaires qui vous éclairent sur l'esprit d'entreprise qui doit aujourd'hui animer tout Commissaire-Preneur dynamique.

Cette fois, sur la base de 5 véhicules de collection, dont une superbe limousine BUGATTI, issus de la succession d'un passionné et collectionneur de qualité, Monsieur Jacques Barré, nous ouvrons un département qui ravira, je le sais, tant les anciens que la jeunesse.

L'automobile ancienne, outre le plaisir de l'œil, est devenue depuis de nombreuses années un choix d'investissement.

Le monde de l'automobile rassemble les générations. Pour attirer la jeunesse, les enchérisseurs et collectionneurs de demain, nous inaugurons ce département par la présentation de plus de 20 véhicules de collection sélectionnés ainsi que 200 lots d'automobilia.

L'organisation de cette vente nous a permis de constater qu'un grand événement de qualité à Toulouse, sur le thème de l'automobile ancienne et l'automobilia, était sollicité par les amateurs et collectionneurs du Grand Sud.

Nous disposons déjà de véhicules pour une vente qui aura lieu en octobre 2014. Nous répondrons à cette attente avec les moyens qui ont séduit notre clientèle depuis 20 ans : « le Commissaire-Preneur de proximité génère la confiance, et la confiance le résultat ».



Marc Labarbe
OVV N° 2002/279 **TOULOUSE**

COMMISSAIRE-PRISEUR HABILITE
HOTEL DES VENTES **SAINT-AUBIN**
3BD MICHELET 31000 TOULOUSE

TEL. 05 61 23 58 78 - FAX 05 62 27 29 28 - marc.labarbe@etxe.fr

Photos sur : www.interencheres.com/31004

Enregistrement préalable à la vente

www.marclabarbe.com

Samedi 14 Juin à 14h30

**Automobiles de collection
et Automobilia**

Lieux d'exposition :

Automobiles : 90 rue de Fenouillet 31200 Toulouse
Automobilia : 3 Boulevard Michelet-Hôtel des ventes Saint Aubin 31000 Toulouse

Dates d'exposition :

Jeudi 12 Juin : 10h00-12h00 & 14h00-18h00
Vendredi 13 Juin : 10h00-12h00 & 14h00-21h00 - Samedi 14 Juin : 9h00-12h00

Lieu de vente :

automobiles et automobilia :
3 Boulevard Michelet-Hôtel des ventes Saint Aubin
31000 Toulouse

Spécialiste Automobile & consultant

Gregory Dewailly : 06 99 44 59 83

Collection Jacques Barré

Expert : Mario Montanaro : 06 71 27 36 01

Conditions générales de vente

Marc LABARBE EURL - Hôtel des Ventes Saint-Aubin, Maison de Ventes aux enchères publiques (OVV agréé sous le numéro 2002-279, RCS 44270824400011) est un opérateur de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régi par l’article L.321-1 et suivants du Code de Commerce.

Toute référence dans ces Conditions Générales à « Marc LABARBE » ou « OVV Marc LABRBE » sera considérée comme faisant référence à Marc LABARBE EURL.

Seule la version en langue Française des présentes Conditions Générales fait foi. Toute version dans une autre langue ne sera considérée qu’accessoire.

Les dispositions des présentes Conditions Générales sont indépendantes les unes des autres. La nullité d’une quelconque disposition ne saurait entraîner l’inapplicabilité des autres.

Marc LABARBE agit comme mandataire du vendeur. Le contrat de vente du bien présenté aux enchères publiques est conclu entre le vendeur et l’acheteur. Les rapports entre Marc LABARBE et l’acheteur sont soumis aux présentes conditions générales. Marc LABARBE ne peut être tenu responsable des fautes commises par le vendeur ou l’acheteur.

Etat des lots

Marc LABARBE conseille aux enchérisseurs d’examiner avec attention avant la vente aux enchères publiques le ou les lots pouvant les intéresser. Les expositions successives permettent aux acquéreurs de constater l’état des objets présentés. Des rapports de conditions sur l’état des lots sont disponibles sur demande auprès de Marc LABARBE.

Tous les renseignements concernant l’état d’un lot dans les descriptions du catalogue ou dans les rapports de conditions, ainsi que toute déclaration orale constituent l’expression d’une opinion. Les références faites dans les descriptions du catalogue ou dans les rapports de conditions concernant l’état d’un lot relatives à un accident ou une restauration, sont données afin d’attirer l’attention de l’acheteur.

L’état d’un lot peut varier entre le moment de sa description dans le catalogue et celui de sa présentation à la vente. Les éventuelles modifications aux descriptions du catalogue ou les éventuelles modifications aux présentes conditions générales de vente seront annoncées verbalement pendant la vente et consignées au procès-verbal de vente.

Aucune réclamation ne sera recevable dès l’adjudication prononcée.

Les enchères en salle

La vente se déroule en langue française et les enchères sont effectuées en euros. Les conversions dans les différentes monnaies affichées sur un tableau électronique peuvent légèrement différer des taux légaux. Marc LABARBE se dégage de toute responsabilité dans le cas de non fonctionnement ou d’erreur d’affichage : seul le montant de la dernière enchère tel qu’exprimé par le Commissaire-priseur devra être pris en considération.

Toute personne désireuse d’enchérir sera tenue avant la vente de remplir auprès de Marc LABARBE un formulaire d’enregistrement. Elle remettra à Marc LABARBE une pièce d’identité ainsi que ses références bancaires. Le formulaire dûment rempli, signé et daté sera remis à Marc LABARBE avant le début de la vente, et un numéro d’enregistrement formalisé par une plaquette numérotée sera affecté à chaque enchérisseur potentiel.

Tout enchérisseur sera considéré et présumé avoir agi pour son propre compte, à moins que, avant la vente, il n’ait expressément porté à la connaissance de Marc LABARBE, par écrit, qu’il agissait pour le compte d’un tiers et que ce tiers ait été agréé par Marc LABARBE.

Le fait d’enchérir impliquera automatiquement pour l’enchérisseur qu’il aura lu, compris et accepté les présentes conditions générales de vente.

Marc LABARBE se réserve le droit, à son entière discrétion, de refuser à toute personne la participation aux enchères.

Les enchères à distance – ordres d’achat

Des acheteurs potentiels peuvent être dans l’impossibilité d’assister à la vente. Marc LABARBE se réserve le droit d’accepter gracieusement et après vérification préalable de leur identité et références bancaires, les enchérisseurs par l’intermédiaire d’un ordre écrit ou par téléphone. Pour ce faire, des formulaires d’ordre d’achat sont à disposition sur place et annexés au catalogue. Lesdits formulaires devront être adressés et reçus à l’étude au plus tard 24 heures avant le début de la vente.

Marc LABARBE agira au nom et pour le compte de l’enchérisseur, selon les instructions contenues dans le formulaire d’ordre d’achat, ceci afin d’essayer d’acheter le ou les lots au prix le plus bas possible et ne dépassant, en aucun cas, le montant maximum indiqué par le donneur d’ordre.

Si Marc LABARBE reçoit plusieurs ordres écrits pour des montants identiques sur un même lot et si, lors des enchères, ces ordres représentent les enchères les plus élevées, celui-ci sera adjugé à l’enchérisseur dont l’ordre aura été reçu en premier.

Marc LABARBE ne pourra cependant pas être tenu pour responsable en cas de demande tardive ou de liaison téléphonique défectueuse, n’ayant pas permis à l’acheteur potentiel d’enchérir. Il en sera de même en cas d’erreur commise par Marc LABARBE dans le contact téléphonique opéré avec l’éventuel acheteur.

Marc LABARBE ne pourra accepter tout ordre d’achat écrit ou téléphonique communiqué avant la vente pour lequel il n’aura pas reçu les papiers d’identité de l’acheteur, ses références bancaires et le cas échéant, un dépôt de caution.

Marc LABARBE ne pourra accepter tout ordre d’achat écrit dont le montant est inférieur au prix de l’estimation basse.

Montant de l’adjudication

La mise à prix sera fixée à l’entière discrétion du Commissaire-priseur. Le vendeur est en droit de demander au Commissaire-priseur la fixation d’un prix de vente, dit prix de réserve, en dessous duquel il ne souhaite pas que son bien soit vendu. Dans ce cas, si le prix de réserve n’est pas atteint, le lot sera retiré de la vente par un simple coup de marteau.

Marc LABARBE ne saurait être tenu responsable en cas de vente d’un lot pour lequel aucun prix de réserve n’aurait été fixé, pour un montant inférieur à l’estimation.

L’enchère se termine par le prononcé du mot « adjudgé » et par le coup de marteau simultanément donné par le Commissaire-priseur. Seul le prononcé du mot « adjudgé » transfère immédiatement la propriété de l’objet du vendeur à l’acheteur et dégage le Commissaire-priseur de toute responsabilité sur l’objet, en particulier en termes de dommages, gardiennage et assurance. Le règlement par l’acheteur au Commissaire-priseur du montant de l’adjudication et des frais en sus lui transfère définitivement la propriété de l’objet.

Transferts des risques et remise du bien acquis

Dès le prononcé de l’adjudication, l’acheteur est responsable de son lot. Le Commissaire-priseur ne pourra être déclaré responsable de tout dommage causé entre l’adjudication prononcée et le retrait par l’acheteur du lot après règlement, en particulier si ce dernier ne récupère pas son lot dans un délai raisonnable.

Le Commissaire-priseur se réserve le droit avec l’accord de l’acheteur de conserver le bien sous sa responsabilité tant que le montant de l’adjudication et des frais en sus ne lui auront pas été totalement réglés.

Le règlement s’entend par le dépôt certain du montant de l’adjudication et des frais en sus sur le compte bancaire de l’OVV Marc Labarbe.

Les garanties apportées par l’acheteur, quelles qu’elles soient, ne sauraient suffire à obliger le Commissaire-priseur à lui remettre le lot acquis. C’est pourquoi, le Commissaire-priseur laissera à l’acheteur un délai de 2 jours ouvrables dès le prononcé de l’adjudication pour régler son achat.

Au-delà de ce délai, la responsabilité en termes de dommages causés à l’objet acquis sera automatiquement transférée à la charge de l’acheteur. En outre, l’acheteur supportera au-delà de ce délai, les frais éventuels de transfert du bien acquis vers un lieu sécurisé et les frais de gardiennage afférents.

Si le bien acquis est un véhicule, un forfait de 150 euros de frais de transfert et un forfait de gardiennage de 40 euros par jour sera appliqué. Ces frais seront à régler directement et sur facture au sous-traitant désignée pour effectuer le transport et assurer le gardiennage. Ils seront supportés par l’acheteur jusqu’au jour du retrait du véhicule chez le sous-traitant. Le règlement au Commissaire-priseur ne saurait suffire à exonérer l’acheteur du règlement des frais de gardiennage. Le sous-traitant chargé de transporter éventuellement les véhicules achetés vers un lieu sécurisé et d’en assurer le gardiennage est lui-même dans l’obligation de présenter au Commissaire-priseur son contrat d’assurance à jour et en règle.

Les incidents de la vente

Dans l’hypothèse où deux ou plusieurs personnes auront porté des enchères de même montant de vive voix, par geste ou téléphone et réclament en même temps le bénéfice de l’adjudication après le coup de marteau ou le prononcé du mot « adjudgé », le bien sera remis immédiatement en vente au dernier prix prononcé par les derniers enchérisseurs, et tout le public présent pourra à nouveau participer à la reprise des enchères.

Conformément à l’article 321-14 alinéa 3 du Code de Commerce, à défaut de paiement par l’acheteur, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur folle enchère de l’adjudicataire défaillant. Si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai de 3 mois à compter de l’adjudication, la vente est résolue de plein droit, sans préjudice de dommages-intérêts dus par l’adjudicataire défaillant. En outre, Marc LABARBE se réserve le droit de réclamer à l’adjudicataire défaillant des intérêts au taux légal, le remboursement de tous les frais engagés pour le recouvrement des sommes dues par lui, ainsi que le paiement de la différence entre le prix d’adjudication initial et le prix d’adjudication sur folle enchère, s’il est inférieur, ainsi que les coûts générés par les nouvelles enchères.

Préemption de l’état français

L’état français dispose d’un droit de préemption sur tout bien mobilier présenté aux enchères publiques. L’exercice de ce droit s’effectue par l’intermédiaire d’un représentant de l’Etat présent en salle. L’Etat se substitue alors au dernier enchérisseur et dispose de 15 jours pour confirmer ce droit de préemption. Marc LABARBE ne pourra être tenu responsable de l’exercice de de ce droit par l’Etat français.

Documents

Avant la vente Il tient de la responsabilité de l’acheteur de consulter, avant la vente, les documents relatifs au véhicule qu’il souhaite acquérir, notamment les contrôles techniques et titres de circulation.

L’année annoncée dans la description de chaque lot correspond à l’année figurant sur le titre de circulation dudit lot.

Le kilométrage mentionné dans le catalogue n’est donné qu’à titre indicatif. Il correspond à celui lu sur les compteurs et ne reflète pas forcément la distance réelle effectivement parcourue par les véhicules. Il convient à l’acheteur de se faire une idée du kilométrage réel effectué par le véhicule. Marc LABARBE ne pourrait garantir ce kilométrage et ne saurait voir sa responsabilité engagée si le kilométrage réel est différent de celui mentionné dans le catalogue. Le Commissaire-priseur met cependant tout en œuvre pour que cette mention soit la plus exacte possible.

Mise en conformité

L'acquéreur d'un véhicule automobile ou d'une moto devra accomplir toutes les formalités nécessaires, de quelque nature que ce soit, pour pouvoir l'utiliser sur la voie publique, conformément à la législation en vigueur dans le pays d'utilisation. L'adjudicataire étant censé connaître cette législation, en aucun cas Marc LABARBE ne pourra être tenu pour responsable du non-respect par l'adjudicataire des formalités citées.

Frais de vente

La vente se fait expressément au comptant. En sus du montant de l'adjudication, l'acheteur devra régler à Marc LABARBE les frais de vente suivants :

- 19% HT + TVA au taux en vigueur pour les objets d'art et de collection, le mobilier, l'archéologie, les bijoux et le vin
- 15% HT + TVA au taux en vigueur au jour de la vente concernant les véhicules automobiles et de motocycles
- 20 % HT + TVA au taux en vigueur au jour de la vente concernant les lots automobilia, les tableaux et les livres (taux TVA réduit pour les livres)
- 22% HT + TVA au taux en vigueur le jour de la vente pour l'art Asiatique
- 7% de frais additionnels au titre de la taxe à l'importation temporaire pour les lots concernés par ce régime

Des frais supplémentaires et acceptés par les vendeurs peuvent être dus sur certains lots en plus des frais et taxes habituels. Ils seront indiqués dans le catalogue ou au moment de la vente par le Commissaire-priseur. L'OVV Marc LABARBE se réserve le droit de conserver les lots vendus jusqu'à leur paiement intégral et à l'encaissement effectif du montant de l'adjudication.

Païement

- En espèces (euros) jusqu'à 3000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français ou jusqu'à 15000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants étrangers
- Par chèque bancaire (en euros) émis d'une banque française à l'ordre de Marc LABARBE EURL, avec présentation obligatoire d'une pièce d'identité en cours de validité
- Par carte bancaire moyennant 4% de frais pour les cartes étrangères
- Par virement bancaire en euros à l'ordre de Marc LABARBE EURL
- En cas d'acquisition par vente en ligne, il sera perçu une taxe supplémentaire de 3% du montant de l'adjudication par le sous-traitant chargé d'assurer l'organisation de la vente en ligne

Banque BNP PARIBAS, 62 avenue C.Pujol, 31500 TOULOUSE

RIB : 30004 00762 00010500317 63

IBAN : FR763000 4007 6200 0105 0031 763

BIC : BNPAFRPPTLS

Fichier Central des Impayés

Les informations recueillies sur les formulaires d'enregistrement sont obligatoires pour participer à la vente puis pour la prise en compte et la gestion de l'adjudication.

Vous pouvez connaître et faire rectifier les données vous concernant, ou vous opposer pour motif légitime à leur traitement ultérieur, en adressant une demande écrite accompagnée d'une copie de votre pièce d'identité à l'opérateur de vente par courrier ou par email.

L'opérateur de vente volontaire est adhérent au Registre central de prévention des impayés des Commissaires-priseurs auprès duquel les incidents de paiement sont susceptibles d'inscription.

Les droits d'accès, de rectification et d'opposition pour motif légitime sont à exercer par le débiteur concerné auprès du Synev 15 rue Fressinet 75016 Paris.

Retrait des lots - Circulation intra-communautaire et Exportation

Retrait

Aucun lot ne sera remis aux acquéreurs avant acquittement de l'intégralité des sommes dues.

Marc LABARBE se réserve le droit de garder les lots vendus jusqu'au paiement intégral et à l'encaissement effectif du prix d'adjudication, des frais et taxes applicables.

Exportation

Les acheteurs souhaitant exporter leurs achats devront le faire savoir au plus tard le jour de la vente. Ils pourront récupérer la TVA sur les honoraires d'achat à la condition qu'un justificatif de douane en bonne et due forme soit remis à Marc LABARBE et que le nom de la maison de vente y soit mentionné en tant qu'exportateur.

Tout véhicule provenant de l'Union Douanière française ou bénéficiaire du régime de l'importation temporaire, s'il demeure dans l'Union Douanière, pourra être récupéré sur simple présentation du bordereau dont le montant aura été préalablement et intégralement réglé à l'OVV MARC LABARBE.

Si en revanche, l'adjudicataire entend exporter le véhicule hors de l'Union Douanière, il lui appartiendra, sous son entière et seule responsabilité, d'accomplir toutes les démarches et formalités requises par la loi en vigueur. En aucun cas, Marc LABARBE ne pourra être poursuivi pour non-respect ou non-accomplissement desdites formalités.

Importation temporaire

Ce régime concerne les véhicules confiés par des propriétaires extra-communautaires. Les acheteurs devront s'acquitter de la TVA applicable au taux en vigueur en sus des enchères. Cette TVA pourra être remboursée à l'acheteur extra-communautaire sur présentation des documents d'exportation dans le délai d'un mois après la vente.

Circulation des biens culturels

La demande d'un document nécessaire à l'exportation d'un bien présentant un intérêt culturel sera assurée par l'OVV Marc LABARBE. Le délai d'obtention d'un tel document pour un bien culturel en vue de sa libre circulation hors du territoire français, c'est-à-dire circulation intra-communautaire (Certificat) ou européen, c'est-à-dire exportation vers un pays 1/3 à l'Union Européenne (Licence d'exportation), ou de tous autres documents administratifs n'affecte pas l'obligation de paiement incombant à l'acheteur.

Protection des espèces en voie de disparition

Certains véhicules peuvent être susceptibles de requérir une licence spéciale du Département français de l'environnement avant de pouvoir quitter la France compte tenu des matériaux présents dans le lot. Nous suggérons aux acheteurs de se renseigner eux-mêmes auprès des autorités compétentes avant d'enchérir.

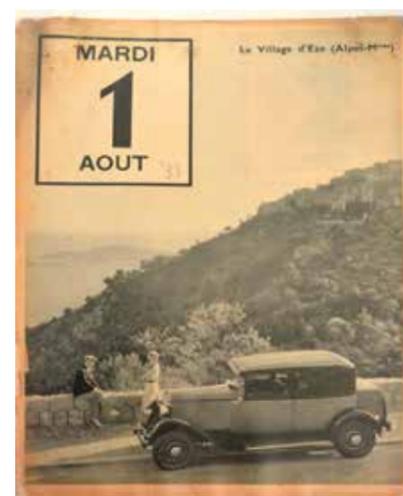
Droit de reproduction

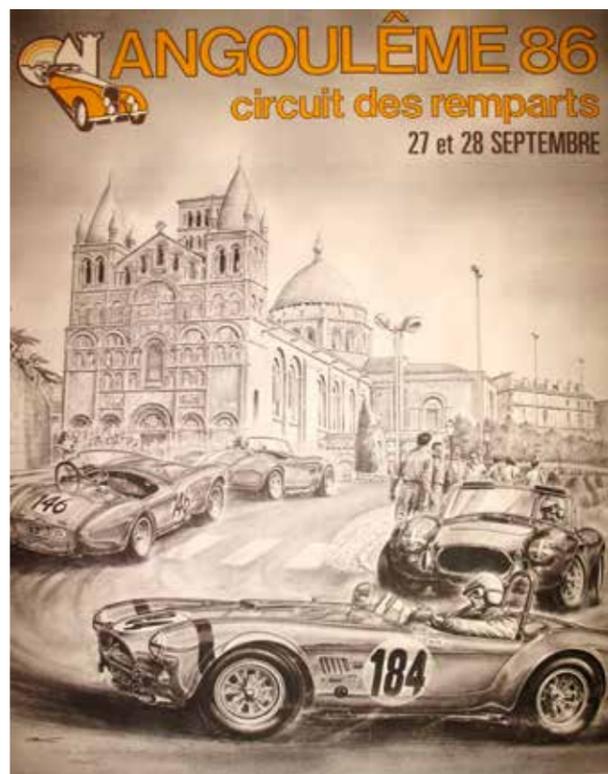
Marc LABARBE est titulaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute reproduction est interdite sans autorisation écrite de Marc LABARBE.

Marc LABARBE dispose en tant que maison de vente aux enchères publiques, d'une tolérance concernant la reproduction d'œuvres dans son catalogue de vente alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public. Conformément au droit de la propriété intellectuelle, la vente d'une œuvre n'implique pas la cession du droit de reproduction et de représentation de l'œuvre.

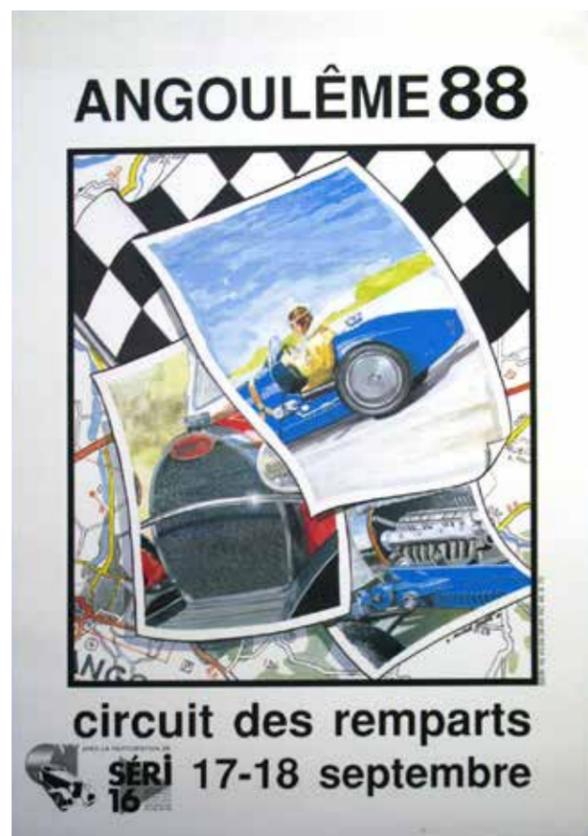
Loi et compétence juridictionnelle

Le présent contrat, toute réclamation, tout litige ou différend le concernant et tout point en découlant, sera régi par le droit français et interprété conformément à celui-ci. A ce titre, l'acquéreur accepte irrévocablement que les tribunaux de France auront la compétence exclusive pour connaître de toute réclamation, tout litige ou différend concernant la vente aux enchères et toutes ses conséquences.

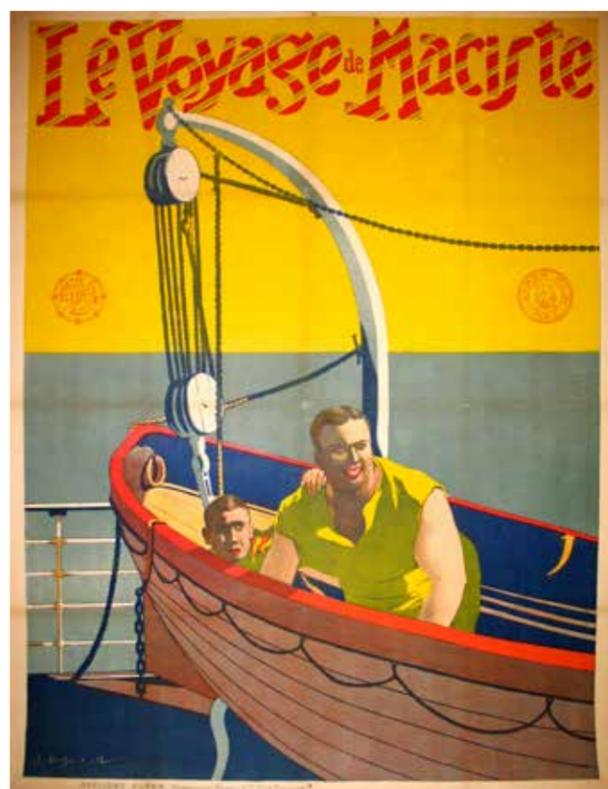




200



201



197



186

1
Revue Rétroviseur
un lot d'environ 180 numéros
100-150 €

2
Automobiles Classiques
un lot de 18 numéros, années 1987 à 1993.
30-50 €

3
Un agenda Dunlop 1962.
20-50 €

4
Manuel Mercedes Benz type 220 S,
1958, 6 langues
30-50 €

5
Un lot de 5 livres «voitures anglaises»,
comprenant : «Les grandes marques Jaguar», «les
must de Jaguar», «Jaguar, berlines et tradition», «Rolls
Royce», «les grands constructeurs d'Angleterre».
50-100 €

6
Un lot de 3 livres «Renault,
comprenant: «Toutes les Renault» par René Bellu,
«Dossiers chronologiques renaults tome 6, 1934-
1944», «Louis Renault, histoire d'une tragédie et d'une
nationalisation» + un fascicule Renault 21.
30-50 €

8
Un lot de 5 livres sur l'automobile
30-50 €

9
Un lot de 9 livres sur Citroën
100-200 €

10
Un lot de 7 livres sur Citroën
75-150 €

11
Un lot de 2 livres,
comprenant: «Musée de l'automobile, collection
schlumpf» et «100 ans d'automobiles françaises».
50-100 €

12
50 ans d'automobiles par J.A.GREGOIRE,
tomes 1 et 2.
20-50 €

13
Un lot de 3 livres «Voitures Allemandes».
20-50 €

14
Un lot de 2 livres sur Peugeot.
20-30 €

15
Un lot de 10 livres et revues divers automobiles.
30-50 €

16
Une paire de petites lanternes automobiles Auteroche
très bon état général.
150-300 €

17
50 ans de compétitions automobiles
par Paul Yvelin, oct. 1970. Illustrations de Géo Ham.
Livres traitant des 50 ans de compétitions automobiles
de la marque Peugeot. 164 pages.
100-150 €

18
Un lot de 4 livres automobiles
«Lotus 7», «Formule 1», «Voitures des années folles»,
Porsche» + 2 magazines «L'automobile, janvier 1958»
et «L'action automobile, décembre 1957» + 1 revue
technique automobile sur la Salmsom S4
30-50 €

19
un lot de 6 livres automobiles Citroën
20-40 €

20
Georges Hamel dit Géo HAM (1900-1972),
Portrait de Georges Boillot, pastel original, signature en
bas à gauche, dimensions à vue : 22,5 x 28 cm.
1000-1500 €

21
Georges Hamel dit Géo HAM (1900-1072),
Portrait de Giuppone, pastel original, signature en bas
à droite, dimensions à vue : 31 x 26 cm.
1000-1500 €

22
Une jante Borrani, 15 x 6 1/2 RW3801,
équipée d'un pneumatique Michelin XWX215/70 WR15.
200-300 €

23
Huber,
illustration encadrée, dimensions à vue 30 x 23 cm.
100-150 €

24
Une lettre manuscrite de Panhard et Levassor,
datée 1891. 21 x 13,5 cm.
100-150 €

25
Une lettre manuscrite de Eugène Peugeot,
daté 98. 14 x 21,5 cm.
50-100 €

26
Journal DE DION-BOUTON,
exemplaire daté du 16 novembre 1912.
20-30 €

Lots 27 à 33,
YOSHIDA
lithographies faisant partie de la série numérotée
74/199 F, 57 x 38 cm.

27
GTO 4399 MARANELLO CONCESSIONNAIRES,
200-300 €

28
GTO 4091 SCUDERIA SAN AMBREUS,
200-300 €

29
GTO 5111 GAGNANTE DU TOUR DE FRANCE 1963
Guichet/Behra
200-300 €

30
GTO 3751 ECURIE FRANCORCHAMPS BEURLYS
/ DERNIER / LANGLOIS,
200-300 €

31
Sans titre
200-300 €

32
GTO 3869 MARANELLO CONCESSIONNAIRES,
200-300 €

33
GTO 3223 CONFERENCE DE PRESSE
200-300 €

34
Une montre de tableau de bord de véhicule ancêtre,
bronze. Diamètre 8 cm.
150-250 €

35
Georges Hamel dit Géo HAM (1900-1972),
«l'étoile filante, Renault», lithographie, état moyen,
dimensions à vue : 50 x 70 cm.
100-200 €

36
Ernest MONTAUT (1879 - 1936)
« Sziş sur voiture Renault Frères gagnants du Grand
Prix de l'ACF », lithographie, 84 x 56 cm état moyen.
150-250 €

37
Mascotte :
2 «Peugeot» + 1 «Oldsmobile»
50-100 €

38
4 Magnétos anciennes,
«2 Bosch» + 2 RB
50-70 €

39
1 Phares «BESNARD»
25-50 €

40
3 assiettes anciennes,
1 tricycle / Inventions / Biddy
50-40 €

41
Lot bougies anciennes,
«5 Renault», 1 «Guriner», 1 «Equem nationale», 2 «AC»
80-100 €

42
1 plaque «Renault»
30-50 €

43
6 indicateurs de pression pour pneu ballon,
+ 1 boîte pneu «Michelin»
30-50 €

44
Lot de 7 voitures de circuit «Jouef»
3 «Renault Alpine», 2 «Lancia Stratos»,
2 «Jaguar» E Type Circuit 24, 1 2CV «Catena»
50-100 €

45
1 boîte pub «Mobilmix»
15-20€

46
1 cendrier «Aluminia»
20-40 €

47
Voiture métal boîte cigarettes
+ Briquet à essence
25-50 €

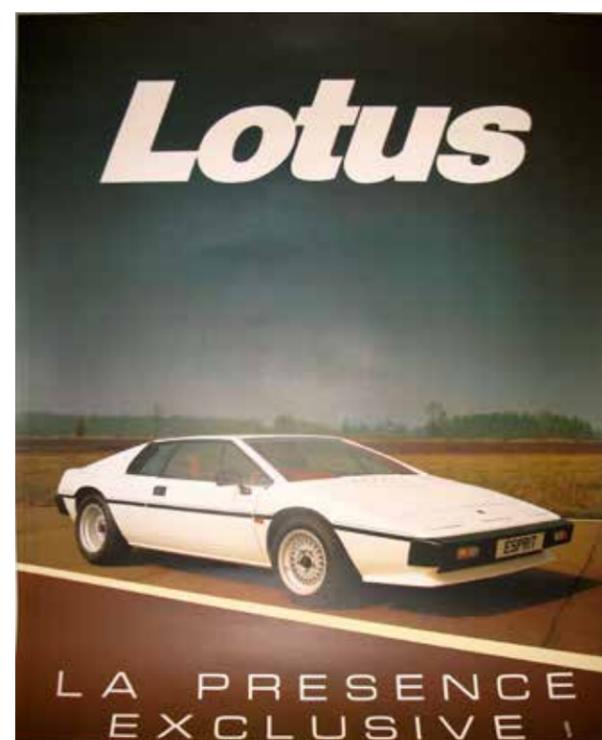
48
Ferrari Jouet «Mont Blanc»
à clés télécommande
50-100 €

49
Ami 6 «Joustra»
25-50 €

50
Lot de cassettes anciennes STEREO 8, 8 Tracks
50-100 €

51
1 pub thermomètre «Cibié»
20-30 €

52
Plaque émaillée «Le Mandarin»
+ Petite plaque «Auto-club»
50-100 €



199



185



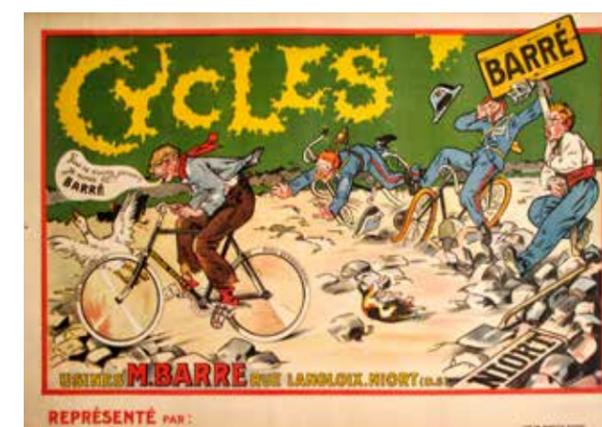
193



20



21



187



196

53
Plaqué émaillée «Fulmen»
50-100 €

54
6 photos Team Legris
30-40 €

55
6 photos voitures courses anciennes
120-150 €

56
Affiche projecteur «Bosch»
25-45 €

57
Collection ELF compétition
20-40 €

58
Lot d'ampoules voitures anciennes
60-80 €

59
Eclairage Auto Radio
40-60 €

60
1 lot de 17 plans techniques
160-220 €

61
Livre Automobile Aujourd'hui
10-20 €

62
Livre Gordini
Edition Christian Huet
100-150 €

63
Livre L'année automobile 1963-1964
30-50 €

64
Lot de livre Citroën
« Les fabuleuses tractions », Guide «Citroën» 2 volumes
1919-1945, et 1946-1975, Pièces détachées «Citroën»
10 CV, Catalogue Citroën 1931-1932, Catalogue Citroën
1932-1933, Catalogue Citroën 2 Tonnes, Notice
d'entretien, 1953, et 11 CV Traction avant

65
Livre Jean Antem «Carrosseries françaises»
20-40 €

66
Lot de 3 photographies Delahaye
20-30 €

67
Livre La grande course, 1955
30-50 €

68
Aide-mémoire automobiliste
10-20 €

69
Catalogue Ford, 1926
Carte France «Ford», 1932
40-60 €

70
Carte «Michelin» NR 43, Toulouse
20-30 €

71
Carte Dion-Bouton
La Dépêche, coupe des Pyrénées
15-25 €

72
Annuaire Automobile, 1932
15-25 €

73
Guide «Michelin», 1900
reproduction
5-10 €

74
Livre L'automobile, 1927
10-20 €

75
Moteur 'Berliet», 9CV 4CYL
15-25 €

76
Permis de conduire, 1938
10-20 €

77
Malle de voiture ancienne
50-100 €

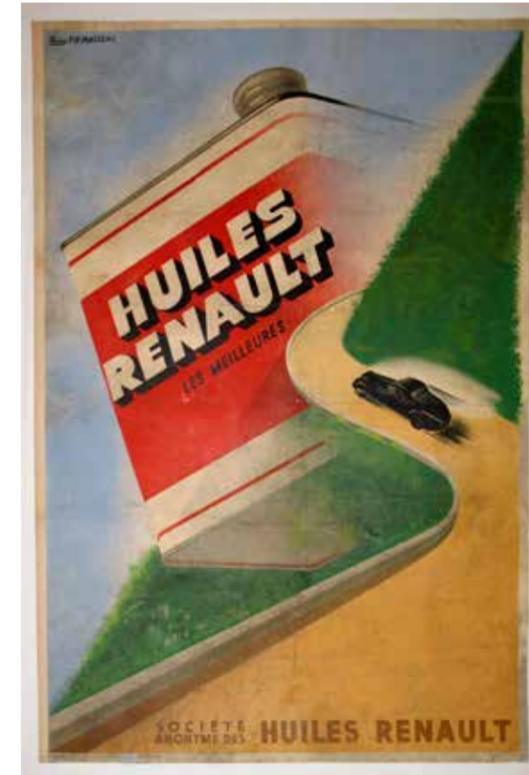
78
«OM Paris»
Phare de voiture
70-120 €

79
Guide «Michelin», 1912
30-50 €

80
Manuel Automobiliste, 1928
10-20 €

81
7 livres sur l'électricité automobile
25-35 €

82
Manuel du mécanicien, Théorie du moteur, 1953, 2 Vol.
25-35 €



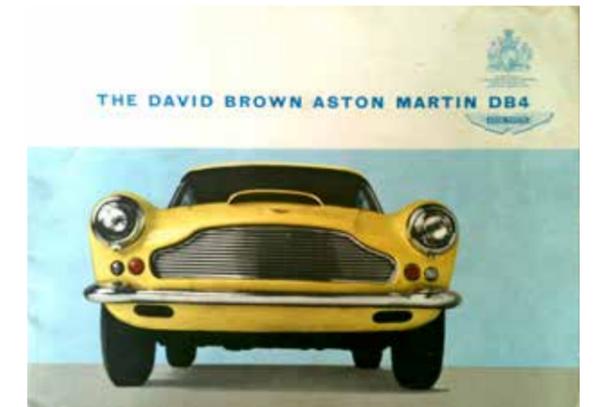
190



195



194



177



163

- 83**
Bidon «Mobiloil»
15-25 €
- 84**
Bidon «Olazur»
15-25 €
- 85
Lot de 21 cartes anciennes «Michelin»
45-65 €
- 86**
Lot de 3 compteurs automobile
30-50 €
- 87**
Lot de pièces détachées électriques pour automobiles
30-50 €
- 88**
2 Contrôleurs de pression «Michelin»
15-25 €
- 89**
Téléphone «Cadillac» Eldorado
10-15 €
- 90**
7 cartes automobiles «Simca»
15-25 €
- 91**
Berliet La 9CV TYPE V1G
15-25 €
- 92**
Manuel d'entretien Minerva Rover, 1953
15-25 €
- 93**
Tarif des pièces «Ford» A, AF, AA, 1932
+ Revue des usagers de la route
15-25 €
- 94**
Carte de France «Ford», 1932
15-25 €
- 95**
1 Bidon «Antar» + 1 Bidon «Esso extra»
25-25 €
- 96**
1 cric «Michelin»
20-40 €
- 97**
Voiture de circuit 1/32° Steve Mc Queen Porsche 908
80-120 €

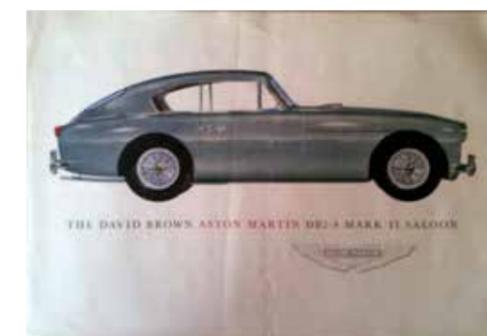
- 98**
Voiture de circuit 1/32° Steve Mc Queen
Porsche 908 Le Mans 70
80-120 €
- 99**
Voiture de circuit 1/24 AC COBRA 64 Revell
120-150 €
- 100**
Miniature 1/18 Ferrari 599 XX Course BBR
359 exemplaires
200-250 €
- 101**
Voiture 1/12 Chevrolet Corvette C6 marque hotwheels
100-120 €
- 102**
Voiture 1/12 Ferrari F50 Tamiya
350-400 €
- 103**
1 casque échelle 1/2
Damon Hill 96 marque Bell
70-90 €
- 104**
Ferrari P4,
1 maquette 1/24 Heller
30-50 €
- 105**
1 volant Ferrari California / Super America années 60
1000-1500 €
- 106**
1 figurine Steve Mc Queen (baseball) boîte métal
70-90 €
- 107**
1 bateau tôle mécanique Schuco
40 exemplaires importés
380-450 €
- 108**
1 coffret de 40 F1 Ferrari Momodesign tirage
999 exemplaires
400-500 €
- 109**
Année Automobile n° 11
90-110 €
- 110**
Année Automobile n° 13
90-110 €
- 111**
Année Automobile n° 24
80-100 €



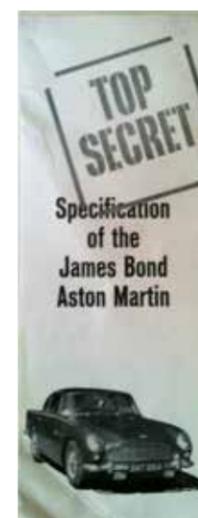
97



105



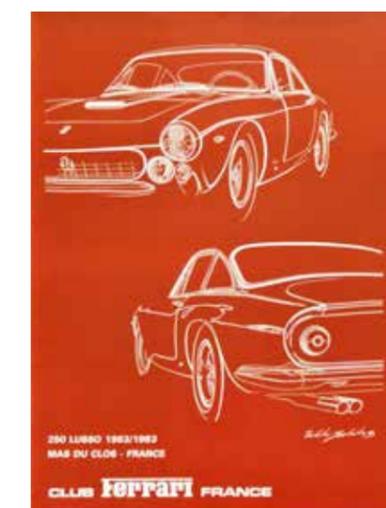
181



178



168



169



179



180



161

- 112**
Année Automobile n° 25
80-100 €
- 113**
Livre Naissance d'une automobile
20-40 €
- 114**
Livre «Il était une fois la nascar»
30-40 €
- 115**
Livre «Les auto Hommell, ed. Bieles
30-40 €
- 116**
Livre «Alfa Romeo SZ», ed. Nada
30-40 €
- 117**
Livre « 24 heures du Mans à travers les miniatures»
60-80 €
- 118**
«Annuel Le Mans 2001»
40-60 €
- 119**
Annuel «Le Mans 1996»
50-70 €
- 120**
«Le Mans 1987»,
Édition anglaise
50-70 €
- 121**
1 livre Pinin Farina Figurini
Editions. automobilia
90-120 €
- 122**
1 catalogue raisonné GIUGIARO
Editions automobilia
140-160 €
- 123**
1 livre «Carrozzeria Boneschi» Editions Nada
30-50 €
- 124**
«Lancia, Le Grand Livre»,
Editions EPA
50-70 €
- 125**
Livre «California Ferrari»,
par Alfred S. Cosentino
40-60 €

- 126**
Un lot de plaquettes Grand Prix de Reims
+ 7 photos archives Géo Ham
50-70 €
- 127**
Un coffret de 12 gravures Paul Bracq
120-150 €
- 128**
Une série de 12 gravures Paul Bracq
(sans coffret)
80-100
- 129**
Une peinture originale Denis HUC
«Jaguar à la Mustang», cadre noir
250-300 €
- 130**
Une affiche de cinéma Michel Vaillant,
160 x 115 cm.
30-50 €
- 131**
Une affiche BMW Artcars (Wharol, Calder etc.),
158 x 53 cm
80-100 €
- 132**
Une affiche Bullit Steeve McQueen, 85 x 61 cm
80-100 €
- 133**
Affiche pour les 90 ans de Lancia (1906 - 1996)
avec photographie d'une Lancia Aurelia GT B20,
80 x 120 cm.
50-70 €
- 134**
Un lot de 9 affiches «24h du Mans»
40-60 €
- 135**
Un calendrier FERRARI année 1980
avec 7 peintures A. Di Gust, 49 x 69 cm.
120-150 €
- 136**
Un tirage Mac Laren MP4
Niki Lauda et Alain Prost, n° 67/1000, 42,5 x 58 cm.
40-60 €
- 137**
Un lot de 5 photographies Ferrari par F.Varisco
sur le thème «Le Cavallino»
48 x 48 cm.
180-200 €
- 138**
Un tirage aquarelle FERRARI 250 GTO
de Chuck Queener, 32 x 50 cm.
70-90 €



166



167



160

139
Mir GALET, «Ferrari P4 emmurée»,
Lithographie, épreuve d’artiste (sur 5 exemplaires), 56 x 75 cm.
250-300 €

140
Une affiche Paolo Conte
devant des voitures américaines, 120 x 80 cm.
40-60 €

141
Affiche du film Guet-Apens, The Getaway,
par Sam Peckinpah avec Steeve Mc Queen, 160 x 120 cm.
180-200 €

142
3 miniatures 1/43ème
Solido: Ford, Porsche et Alfa.
60-80 €

143
3 miniatures 1/43ème : Panhard 24, 4 CV et Ami 6.
70-90 €

144
3 miniatures 1/43ème : Mercedes, Opel et Oldsmobile.
70-90 €

145
3 miniatures 1/43ème:
Plyluth, Studebaker et Ford Sedan.
80-100 €

146
3 miniatures 1/43ème :
Maserati mistral, Maserati Indy et Maserati SM.
50-70 €

147
3 miniatures 1/43ème: Oldsmobil Tornado,
Ford T’Bird coupée et Ford T’Bird cabriolet.
60-80 €

148
3 miniatures 1/43ème:
Fiat 2300S, Mangusta et Maserati Indy.
50-70 €

149
3 miniatures 1/43ème : Lancia Flaminia, Fluvia HF et Alfa Fulvia Zagato.
50-70 €

150
3 miniatures 1/43ème : Ferrari 250 GT, Mercedes 220 coupé et Rolls Silvercloud.

151
6 miniatures 1/43ème :
Lancia Lybra, Alfa Nuvola, Alfa GTV, Alfa Spider, Alfa Zagato et Triumph Spitfire.
60-80 €

152
2 Mercedes SS âge d’or,avec leurs boîtes
40-60 €

153
1 solido Fiat 2300 S, avec sa boîte.
70-90 €

154
1 solido Ford T’Bird, avec sa boîte.
70-90 €

155
1 solido Aston Martin Le Mans, avec sa boîte.
70-90 €

156
1 meletoys Lancia Fulvia, avec sa boîte.
40-60 €

157
1 Lancia Flavia Mercury, avec sa boîte.
50-70 €

158
1 dinky toys Renault 6, avec sa boîte.
80-100 €

159
Enseigne lumineuse Citroën, années 1960.
H. env. 65 cm, L. env. 390 cm, P. 21 cm.
1900-2100 €

160
Affiche Citroën CX GTI Turbo,
encadrée, 50 x 150 cm.
250-350 €

161
Affiche Lancia encadrée,
Michael Turner, 50 x 71 cm.
200-300 €

162
Ephéméride Citroën 1933,
30,5 x 23 cm, 364 originaux, 1 photocopie (1er janvier)
3.000-5.000 €

163
YOSHIDA, Ferrari Prototypo rouge,
lithographie, 64 x 95 cm.
300-400 €

164
Panneau cartonné Servizio Citroën agent italien,
90 x 65 cm.
250-350 €

165
Affiche Matra Jet,
64 x 102 cm.
350-450 €

166
Mignon, Affiche entoilée Citroën traction cabriolet,
48 x 95 cm.
300-400 €

167
Stéphane Dufour, Citroën,
Chromolithographie, 161/350, 80 x 64 cm.
300-400 €

168
YOSHIDA Club Ferrari France Mas du clos,
grise, lithographie, 70 x 50 cm.
150-200 €

169
YOSHIDA Club Ferrari France Mas du clos,
rouge, lithographie, 70 x 50 cm.
150-200 €

170
Voiture Ferrari 328 GTS, Barbie,
Échelle 1/10ème.
50-100 €

171
Voiture Ferrari Toshi,
Nocello liqueur, Échelle 1/6ème.
1500-2000 €

172
3 Livres «Original AC ACE», «Cabriolets» et «Cobra».
100-150 €

173
Livre Pininfarina, 1930 - 1980.
100-150 €

174
Livre «Ferrari 84-85» + Great Marques «Ferrari».
100-150 €

175
Panneau standard Triumph.
100-200 €

176
5 revues Ferrari
1, 2 et 3 et 2 revues Scudéria en langue japonaise.
100-200 €

177
Aston Martin DB4
4 langues FR, GB, IT, ALL 8 pages
30,5x23 cm état correct
150-200 €

178
Aston Martin DB5 James Bond
GB 4 pages 11x29 cm bon etat
170-220 €

179
Classeur pièces détachées Dino 246 GT/S
3 langues FR, GB, IT 31x24 cm TBE
600-800 €

180
Bugatti «le pursang de l’automobile»
22 pages FR état neuf 23x31 cm
600-800 €

181
Aston Martin DB2-4 Mk2
GB 4 pages bon état 34,5x24 cm
150-200 €

182
PANHARD JUNIOR
affiche signée Alexis Kow
dimension 120 x 80 cm
1.100-1.300 €

183
PANHARD DYNA,
affiche signée Jean Blanchot
dimension 120 x 80 cm
1.000-1.200 €

184
PANHARD « bas de laine»
affiche signée Alexis KOW
dimension 80 x 120 cm
900-1.000 €

185
SUNBEAM ALPINE
affiche concession anglaise 1969
dimension 100x76 cm
500-700 €

186
L’HOMME A LA FERRARI
dimension 120 X 80 cm
300-500 €

187
Cycles BARRé
(+ pneu Bergougnian)
imp Martin Niort attribuée à THOR
dimension 120 X 80 cm
700-900 €

188
Cycles LOUVET
affiche signée MICH
dimension 120 X 80 cm
700-900 €

189
Foire Automobile LA ROCHE sur FORON 1936
affiche signée Germain
dimension 120x 80 cm
900-1.100 €

166
Mignon, Affiche entoilée Citroën traction cabriolet,
48 x 95 cm.
300-400 €

167
Stéphane Dufour, Citroën,
Chromolithographie, 161/350, 80 x 64 cm.
300-400 €

168
YOSHIDA Club Ferrari France Mas du clos,
grise, lithographie, 70 x 50 cm.
150-200 €

169
YOSHIDA Club Ferrari France Mas du clos,
rouge, lithographie, 70 x 50 cm.
150-200 €

170
Voiture Ferrari 328 GTS, Barbie,
Échelle 1/10ème.
50-100 €

171
Voiture Ferrari Toshi,
Nocello liqueur, Échelle 1/6ème.
1500-2000 €

172
3 Livres «Original AC ACE», «Cabriolets» et «Cobra».
100-150 €

173
Livre Pininfarina, 1930 - 1980.
100-150 €

174
Livre «Ferrari 84-85» + Great Marques «Ferrari».
100-150 €

175
Panneau standard Triumph.
100-200 €

176
5 revues Ferrari
1, 2 et 3 et 2 revues Scudéria en langue japonaise.
100-200 €

177
Aston Martin DB4
4 langues FR, GB, IT, ALL 8 pages
30,5x23 cm état correct
150-200 €

178
Aston Martin DB5 James Bond
GB 4 pages 11x29 cm bon etat
170-220 €

179
Classeur pièces détachées Dino 246 GT/S
3 langues FR, GB, IT 31x24 cm TBE
600-800 €

180
Bugatti «le pursang de l'automobile»
22 pages FR état neuf 23x31 cm
600-800 €

181
Aston Martin DB2-4 Mk2
GB 4 pages bon état 34,5x24 cm
150-200 €

182
PANHARD JUNIOR
affiche signée Alexis Kow
dimension 120 x 80 cm
1.100-1.300 €

183
PANHARD DYNA,
affiche signée Jean Blanchot
dimension 120 x 80 cm
1.000-1.200 €

184
PANHARD « bas de laine»
affiche signée Alexis KOW
dimension 80 x 120 cm
900-1.000 €

185
SUNBEAM ALPINE
affiche concession anglaise 1969
dimension 100x76 cm
500-700 €

186
L'HOMME A LA FERRARI
dimension 120 X 80 cm
300-500 €

187
Cycles BARRé
(+ pneu Bergougnian)
imp Martin Niort attribuée à THOR
dimension 120 X 80 cm
700-900 €

188
Cycles LOUVET
affiche signée MICH
dimension 120 X 80 cm
700-900 €

189
Foire Automobile LA ROCHE sur FORON 1936
affiche signée Germain
dimension 120x 80 cm
900-1.100 €

190
HUILE RENAULT
affiche signée Pierre Fix –Masseau 1936
dimension 117 x 76 cm
état d’usage prononcé
400-600 €

191
MOTO cycles FAVOR
affiche signée MATTHEY - imp DELATTRE PARIS
dimension 120 X 160 cm
400-600 €

192
VELOSOLEX
signée René RAVO
dimension 120 X 160 cm (cadre rond) année 1953 (en 55 le cadre devient carré avec repose pied)
400-600 €

193
PEUGEOT 402
affiche dimension 120 X 160 cm
500-700 €

194
Plastiques Clé
signée ROBYS
dimension 120 x 160 cm
1959, (précurseur dans les plastiques à Oyonnax)
Jouets Clé, très rare exemplaire proviens de la réserve de l’atelier du célèbre artiste
900-1.100 €

195
HUILE SIGOLINE
signée BELLENGER 1935
dimension 120 X 160 cm traces de restauration
1.100-1.300 €

196
LA MASCOTTE apéritif 1900
imprimerie CASSAN TOULOUSE
dimension 146 x 107 cm
400-600 €

197
le VOYAGE de MACISTE
dimension 120 X 160 cm
film muet mythique en Italie, rien à voir avec les péplum, superbe litho
900-1.100 €

198
CONDUISEZ MOI MADAME
affiche de film années 30
dimension 120 X 160 cm
600-800 €

199
LOTUS ESPRIT

affiche dimension 120 X 160 cm
300-500 €

200
AC COBRA ANGOULEME 1986
affiche dimension 120 X 160 cm
400-600 €

201
BUGATTI ANGOULEME 88
affiche dimension 120 X 160 cm
300-500 €

202
«la Dépêche Coupe des Pyrénées 1905»,
Reproduction encadrée, 49,5 x 66 cm
30-50 €

203
«Bugatti, Gerold 1932»,
Reproduction encadrée, 57 x 39,5 cm
50-70 €

204
«BMW 328 RS»,
photographie encadrée, 49,5 x 59 cm
50-70 €

205
«Salmson»,
Reproduction, 61 x 48 cm
40-60 €

206
BMW Série 7
Coffret en 3 langues sur l’évolution du modèle
30-50 €

207
Miroir moderne à motif d’une BMW,
30 x 40 cm
20-40 €

208
Parc mètre DUNCAN METER
Circa 1970,
hauteur 96,5 cm
150-200 €

209
Un cendrier «Aluminia»
20-40 €

301

1965 PANHARD 24 BT

N° de série : 2503007

24 est le nombre de victoires de la mécanique Panhard sur le difficile circuit des 24H du Mans. C'est aussi le nom de baptême du nouveau modèle présenté le 23 juin 1963 et qui hélas sera le dernier de la marque. Avec son châssis rigide, sa carrosserie fine et élégante et son bicylindre au rendement époustouflant, cette nouveauté est une réussite.

Présentée au Salon de Paris 1964, la nouvelle 24 BT vient épauler la version sportive 24 CT. Elle reprend les freins à disques et le tableau de bord « sport » de la 24 CT avec le compte-tours mais en présentant une habitabilité supérieure. Avec un empattement plus long de 25 cm, la ligne générale est même plus équilibrée avec une glace arrière plus grande. De profil, les vitres semblent symétriques. Quant au poids, l'augmentation est très contenue puisque l'on passe de 800 à 840 kg d'après le catalogue. Le moteur Tigre de 60 ch est de

même puissance sur la 24 BT ou 24 CT mais il porte une référence différente. Avec une vitesse de pointe de 145 km/h, ses performances étaient exceptionnelles pour l'époque.

Notre exemplaire se présente dans un bel état d'origine. Originaire de Rennes en Bretagne, le premier propriétaire garda sa voiture de 1965 à la fin 2000. L'historique est des plus limpide, seulement deux autres amateurs s'étant partagés le plaisir de sa détention. Avec un petit 110 000 km depuis sa sortie d'usine, cette 24 BT aura été utilisée avec parcimonie. Icône française de la doyenne des marques et dernier modèle fabriqué, la Panhard 24 est une voiture intemporelle équipée d'un moteur étonnant et d'une tenue de route exceptionnelle.

8 000 / 11 000 €



302

c1930 CHENARD & WALCKER 9 CV type Y6

N° de série : 1 CP 7559 LP

La ville de Gennevilliers, située tout près de Paris, est notamment connue pour avoir accueilli la grande marque Chenard & Walcker. Son succès sportif le plus marquant sera d'avoir parcouru la plus grande distance lors de la 1ère édition des 24 H du Mans en 1923.

La Chenard et Walcker de la vente est équipée d'une carrosserie de conduite intérieure type « commerciale ». Pour faciliter le chargement des marchandises, l'ouverture à l'arrière se fait par un hayon en deux parties. A l'époque, ces véhicules étaient très demandés par les artisans et commerçants. Leur polyvalence permettait une double utilisation, le travail pendant la semaine et les promenades en famille le dimanche.

La concurrence était rude et les principales marques telles que Citroën, Berliet, Licorne, Renault ou Peugeot, proposaient des véhicules du même type. C'est pourquoi les marques Chenard & Walcker, Delahaye et Rosengart formèrent ensemble un consortium. C'était une sorte d'association qui proposait une gamme commune avec des publicités vantant cette entente. Celle-ci comprenait aussi d'autres marques et permettait aux différents agents de représenter officiellement toutes les marques. Au salon 1929, une calandre fine apparaît pour uniformiser l'aspect des modèles proposés, étant commune aux trois marques principales.

La Chenard 9 cv Y6 a été réceptionnée par le service des mines en 1927. Mais ce n'est que pour l'année-modèle 1930 qu'apparaît la conduite intérieure commerciale comme celle présentée ici.

Cet exemplaire est donc très rare. En effet excessivement peu de ces versions commerciales ont survécu. Notre Chenard possède au tableau de bord une plaque qui mentionne Mr Georges ANATOLE de Dardenac en Gironde. Il s'agit certainement du premier propriétaire. Amoureusement restaurée par un passionné, cette « commerciale » a eu la carrosserie séparée du châssis pour une réfection totale. La peinture est de qualité, les boiseries étant d'époque et très saines. A l'arrière, on trouve deux sièges d'appoint et une porte latérale. Les cinq pneus sont comme neufs.

Exposée durant quelques années dans un musée, cette Chenard et Walcker a récemment subi une révision mécanique. Elle ravira non seulement un amateur du genre ou de la marque mais également ceux qui s'en serviront pour la publicité, les mariages, les travaux, les films, la promotion...elle peut tout faire !

3 500 / 5 500 €



303

1953 DELAGE D6 - 3 Litres par Autobineau

N° de série : 880241

N° de moteur : 880241

Louis Delage fonde sa marque en 1905 en utilisant le monocylindre De Dion. Avec les succès en compétition et la qualité de ses fabrications, la marque se forge une excellente image et remporte un grand succès commercial. Avec la formidable voiture de course 15S 8, la marque est championne du monde en grand prix en 1927. Mais la compétition coûte cher et en 1935, après quelques déboires financiers, Delage fusionne avec Delahaye. La Delage D6-3 Litres est née en 1939. Par courrier sur papier timbré, la Société Anonyme Française des Automobiles Delage, sise au 10 rue du Banquier à Paris, demandait le 5 avril 1939 à Monsieur l'Ingénieur en Chef des Mines de la Préfecture de Police de Paris, une date pour la présentation du nouveau châssis 17 CV type D6. 3 Litres, en remettant par la même occasion le PV de réception en double exemplaire. Ce courrier fut reçu le 7 avril. Les essais eurent lieu dès le 11 avril, avec la voiture n°51731 et le nouveau type fut bien entendu accepté et réceptionné.

Ce nouveau type n'était que la dernière évolution d'une série née au salon d'octobre 1935 sous les noms de D6.60 avec le moteur 2,4 litres ou la D6-70 en 2,7 litres.

C'est ce même 6 cylindres à soupapes en tête qui se couvrira de gloire en terminant à la seconde place des 24h du Mans 1939 et 1949.

Si la gamme avant guerre était assez large avec les 4, 6 et 8 cylindres, à la reprise en 1946, seule la toute dernière D6-3 Litres était remise en production. Elle restera le seul modèle de la marque jusqu'à l'arrêt définitif de la fabrication des voitures. Le prix de vente très élevé a limité la production des Delage D6-3 Litres à environ 330 exemplaires seulement. La Delage D6-3 litres de la vente est une élégante berline à quatre portes. Ce modèle a été dévoilé au Salon de l'Automobile de Paris en octobre 1950. Dessinée et étudiée par les grands carrossiers Letourneur et Marchand, cette berline dite de « semi-série » est construite par leur filiale, la Carrosserie Autobineau. Par sa présence au catalogue, elle devient la berline « usine ».

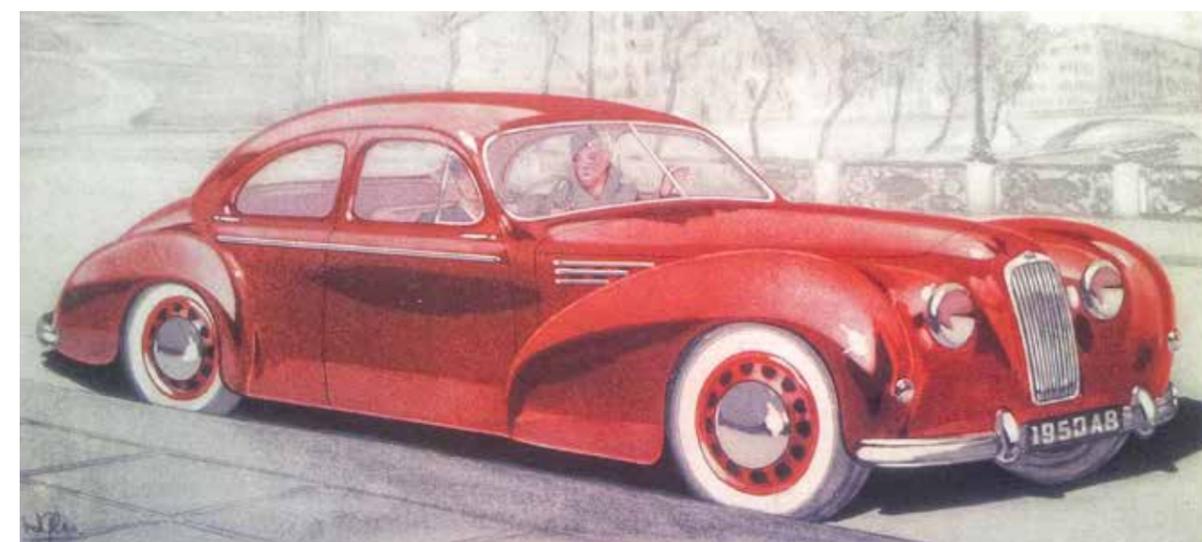
Notre exemplaire, l'un des 3 ou 4 survivants, n'a jamais été restauré. Son moteur est d'origine et a été refait ainsi que le radiateur. C'est un ensemble qui a peu servi ces dernières années. L'intérieur est sous housse en simili cuir comme cela se pratiquait à l'époque. Le

tableau de bord est absolument complet. Le moteur démarre facilement et tourne correctement. La boîte électromagnétique Cotal est d'un maniement simple et pratique, ce qui rend l'utilisation de la voiture très agréable. La carrosserie présente quelques points à réviser et notamment des boiseries dans le bas des portes gauches.

Rares et élitistes, les Delage 3 Litres sont d'excellentes voitures avec un freinage hydraulique à double circuit très efficace. La berline Autobineau « modèle 1951 », comme celle présentée, est fort élégante et bien

équilibrée en plus d'être confortable et spacieuse. Avec sa fine calandre chromée et son immense capot, elle inspire aussi le respect de tous. Neuve, son prix était équivalent à deux Citroën 15/six ou 20 % de plus qu'une Ford Comète. Aujourd'hui c'est une excellente alternative aux Delahaye équivalentes, mais en plus rare et avec un moteur qui prend plus de tours...

15 000 / 22 000 €



La Berline



6 cylindres 3 lit.

304

1927 TALBOT 11 Six - M67

n° série 66 974

C'est au Salon de 1927 que la nouvelle Talbot type M 67 est présentée. Elle a laissé son empreinte en devenant un jalon dans l'histoire de la marque de Suresnes puisque son six cylindres à soupapes en tête sonne la fin des moteurs à 4 cylindres pour au moins dix ans. C'est exactement ce que souhaitait O. Clegg, le patron anglais qui était convaincu, dès 1924, que les belles voitures de tourisme devaient avoir un minimum de six cylindres. Dès son lancement, la M 67 a connu un immense succès. En deux ans, ce sont près de trois mille trois cents exemplaires qui ont été vendus. C'est un chiffre très important pour une voiture de cette catégorie. Elle est à l'aise autant sur la route que dans les concours d'élégance. On retrouve aussi la M67 dans les rallyes comme le célèbre « Monte Carlo ». Son châssis présente un empattement de 3,23 m et permet l'établissement de carrosseries généreuses. La carrière du modèle s'achèvera avec le salon 1932.

Notre Talbot M67 est équipée d'une carrosserie limousine appelée aussi berline six places. Non cataloguée, cette caisse a été spécialement commandée pour équiper ce châssis. Une plaque au tableau de bord indique qu'il s'agit d'une voiture carrossée chez « Carrosserie Nouvelle Henri Levy » au 4 rue Faidherbe à Courbevoie. Il n'y a pas de séparation pour le chauffeur ni de strapontins. Contrairement à ce que laisse supposer sa ligne majestueuse, il s'agit plutôt d'une voiture destinée à être conduite par son propriétaire que par un chauffeur. Il n'en demeure pas moins qu'elle est

spacieuse et confortable. Sa belle malle arrière et ses deux roues de secours autorisent de beaux voyages au long cours. Pour sa protection, la voiture est équipée de luxueux pare-chocs « amortisseurs J.M ». La publicité indiquait : « véritable bouclier de la route, absorbe tous les chocs sans les transmettre au châssis ». On trouvait ce type d'accessoires sur les voitures du Président de la République Française, du Shah de Perse ou encore du roi de Suède. Entièrement restaurée il y a quelques années et bien entretenue depuis, cette Talbot se présente en grande forme. L'intérieur est tendu d'un drap de laine ocre assorti à la carrosserie peinte en deux tons de jaune. Les roues sont équipées de pneumatiques Firestone en 6,00 x 20.

Le moteur tourne bien avec un son équilibré et feutré. Le levier de changement des vitesses se manie facilement. Le tableau de bord est complet mais les manomètres de pression d'huile et de température d'eau sont des Smith qu'il conviendrait de remplacer par des Jaeger. L'avance à l'allumage est réglable par un levier au volant. Pour la route de nuit, le phare « fouilleur » installé est un accessoire très utile.

Historiquement, sur les 30 dernières années la voiture n'a connu que 4 propriétaires. Cette Talbot 6 cylindres type M67 qui a vraiment fière allure permet de voyager et rouler confortablement.

25 000 / 35 000 €



305

1952 MG TD Roadster

Châssis N°: TD 16257

Moteur N° : XPAG/TD2/16742

La MG TD est présentée en 1949, en remplacement de la MG TC.

Avec ses roues indépendantes à l'avant, le modèle TD offre un confort de conduite et une meilleure tenue de route. Sa carrosserie est aussi redessinée avec notamment des ailes plus enveloppantes. Le moteur 4 cylindres de 1.250 cc référencé XPAG est en revanche identique à celui équipant la TC.

Avec environ 30.000 exemplaires fabriqués en quatre ans, le succès commercial a été au rendez-vous. Près de 80% des véhicules fabriqués ont été exportés vers les USA. C'est la première MG proposée avec la direction à gauche.

Le modèle présenté est d'origine américaine avec son compteur en miles, sa direction à gauche et ses roues

à rayons chromées. Cette belle TD de couleur blanche avec une sellerie en cuir vert a été restaurée en 1988.

Son propriétaire nous indique que l'état général est bon tant en ce qui concerne la carrosserie et l'intérieur que la mécanique.

Depuis son acquisition en 2003, le vendeur a effectué quelques améliorations à savoir : l'installation d'un radiateur d'huile, d'une pompe à essence électrique FACET avec décanteur, le remplacement des durites d'eau, le gainage du tube d'échappement, l'installation d'amortisseurs arrières SPAX ainsi que la fabrication d'un couvre-tonneau. Le véhicule est vendu avec une carte grise de collection.

25 000 / 35 000 €



306

1976 MGB GT Coupé

Châssis N°:GHD5-410630G

Conçue dans les années 50 et lancée en 1962, la MGB s'est avérée être l'une des voitures de sport les plus abouties de tous les temps.

Le constructeur MG a offert aux amateurs de la marque une voiture de sport abordable, avec un design réussi, un coût d'entretien et d'utilisation réduit. La «B» s'est imposée comme le modèle emblématique de MG.

Grâce au succès rencontré par la version « hard top » puis par la version coupé du modèle MGA, la décision de produire une version coupé de la MGB a été prise, ceci afin de la rendre plus utilisable et d'être en adéquation avec le marché de la voiture de sport de l'époque.

Dessinée par Pininfarina, la MGB GT est arrivée en 1965. L'adoption d'une carrosserie Coupé a permis la création de deux sièges arrière occasionnels qui, une fois repliés, permettaient d'obtenir une généreuse plate-forme de chargement accessible par le hayon arrière.

Le moteur série « B » plus robuste, à cinq paliers, a été adapté à la GT dès le début, et, quand les lignes production d'Abingdon ont été arrêtées, plus de 125.000

MGB GT avaient été construites.

La popularité de la MGB - tant en Coupé qu'en Roadster - reste intacte, l'un des principaux facteurs étant la disponibilité continue de pièces de rechange, ce qui en fait l'une des voitures de sport classiques la plus facile à entretenir.

Achetée par le vendeur en Décembre 2004 auprès d'un spécialiste MG du Sud de l'Angleterre, ce coupé GT, en conduite à droite, a subi un remplacement de son moteur par un modèle identique.

Il y a 4 ans, le propriétaire a fait entreprendre des travaux de carrosserie et de peinture qui n'ont pas nécessité le changement majeur d'éléments de carrosserie puisque celle-ci avait déjà été restaurée avant son achat en 2004. Cette MG B GT se présente dans un très bon état de fonctionnement. Elle est vendue avec des papiers d'immatriculation Anglais. Une demande de certificat de conformité a été demandée à la FFVE en vue d'obtenir une carte grise de collection.

5 000 / 7 000 €



307

1973 Innocenti Cooper 1300 cc

Châssis N°: B397-543919



euroDavantage connu pour son scooter Lambretta, Innocenti a commencé la production sous licence de la Mini, appelée en Italie l'Innocenti Mini-Minor 850, en 1965.

L'année suivante est apparue leur propre version de la sportive Mini Cooper.

Bien que les Innocenti étaient très proches des modèles fabriqués en Grande Bretagne, la version Mk3 a reçu un nouveau tableau de bord suréquipé en compteurs et instruments de mesure. Ceci n'ayant jamais été vu sur une version Britannique de la Mini.

Innocenti a continué à fabriquer l'équivalent de la Cooper S 1275, la « Mini Cooper 1300 », jusqu'en 1973, deux ans après la fin de la production des modèles fabriqués en Grande Bretagne.

Immatriculée pour la première fois le 24 octobre 1973, cette Cooper 1300 a été acquise par le vendeur le 13 Juin 2012. Le précédent propriétaire avait fait effectuer des

travaux importants de réfection moteur pour un montant de 4.000 euros.

Lors de son achat par le vendeur, le contrôle technique avait mis en évidence la présence de rouille perforante sur les bas de caisse et les demi planchers gauche et droit. C'est le garage Bordanova Sport à Reyniès (82) qui a été chargé d'effectuer les travaux de carrosserie. Les deux demi planchers, les bas de caisses et la traverse ont été changés. L'ensemble de ces éléments ayant été ensuite recouverts d'anti-gravillon et repeints. De couleur bleue avec toit blanc (Bleu Scuro/Bianco Avorio), avec un intérieur en cuir noir, cette très belle Innocenti Cooper affiche 35.662 km au compteur. Elle est vendue avec un ensemble de factures d'entretien et de restauration, une expertise ainsi que sa carte grise de collection.

10 000 / 15 000 €

308

1978 Morris Minivan

Chassis N°: XLV1-388769A



En Janvier 1960, soit un an après l'arrivée sur le marché de la Mini, sa version camionnette est disponible au catalogue. D'un empattement plus long que celui de la berline, la version commerciale à roues avant motrices et à suspensions arrière indépendantes était en mesure de rivaliser avec des camionnettes bien plus onéreuses.

Identiques, hormis l'écusson, les versions Austin et Morris ont été construites pendant les neuf premières années, le modèle ayant été appelé par la suite la « Mini Van ». Un moteur 998cc est devenu disponible en 1967, mais la plupart des clients ont opté pour la version 848cc plus économique.

Toujours plus spartiate que la version berline, le siège passager était une option lors du lancement du modèle.

La version van a conservé la calandre, les fenêtres coulissantes et les charnières apparentes de la version Mk1 jusqu'à l'arrêt de la production en 1983.

La Morris Minivan de la vente a fait l'objet d'une restauration complète en 2013 par un atelier spécialisé pour un montant total de près de 16.000 euros (facture disponible). Les éléments composant la carrosserie ont été revus et changés si nécessaire. De même, le moteur et la boîte de vitesses ont été démontés et révisés. Toutes les pièces d'usure ont été changées.

Depuis sa restauration, cette magnifique Minivan a été très peu utilisée.

13 000 / 17 000 €

309

1922 Buchet B2 Torpedo

Châssis N°: 1743 (n° moteur)

Au début du XXème siècle, Buchet était un sérieux concurrent de De Dion et d'Aster pour la fourniture de moteurs destinés aux motocyclettes et aux automobiles. Ce n'est qu'en 1910 que Buchet construisit une voiture à 4 roues, un taxi. Un an plus tard, il fabriqua sa première voiture particulière: la Buchet de 12/20 CV. C'était une automobile classique, pourvue d'un bloc moteur 4 cylindres, de 2,2 litres à soupapes latérales, graissage par barbotage et allumage par magnéto, ainsi que d'une boîte de vitesses à 3 rapports avec engrenage conique. Le modèle suivant, tout aussi classique, fut une 6 CV de 1.100 cm³, vendue en Angleterre sous le nom d'Ascot. Sur les premiers modèles d'après-guerre la commande de frein sur la transmission restait par pédale.

En 1922, la Buchet était équipée d'un moteur de

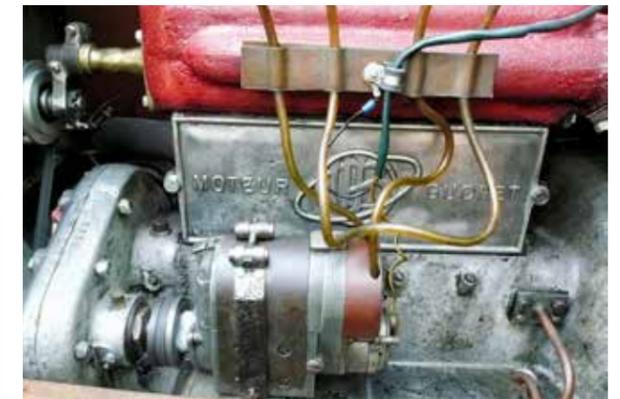
1.551 cm³ et d'un système de freinage plus moderne. L'entreprise Buchet cessa son activité en 1929.

Le propriétaire actuel a fait l'acquisition de ce joli Torpédo il y a 12 ans auprès d'un collectionneur qui lui-même l'avait faite restaurer 10 années auparavant.

Les ateliers SGR ont refait à neuf le moteur de cette Buchet qui est toujours en rodage. L'installation électrique a été revue et convertie en 12 volts.

Le véhicule est vendu avec un lot de pièces détachées, à savoir : un moteur tournant, une boîte de vitesses, un radiateur et trois roues de secours. Ces pièces seront à enlever au domicile du vendeur.

15 000 / 20 000 €



310

1969 Rolls-Royce Silver Shadow Coupé

Coachwork by H J Mulliner, Park Ward Ltd

Châssis no. CRH5107

L'adoption de la construction monocoque par la quasi-totalité des constructeurs automobiles et, notamment, le choix de cette solution par Rolls-Royce pour produire la nouvelle Silver Shadow eut pour conséquence, la disparition presque totale du marché de la carrosserie sur mesure au milieu des années 1960,

Sur les centaines de firmes spécialisées dans la fabrication de carrosseries spéciales avant-guerre, deux seulement survécurent : James Young et le nouveau groupe H J Mulliner Park Ward Ltd.

Celles-ci étaient en mesure de répondre à la demande de Rolls-Royce ou de Bentley de fabriquer des carrosseries spéciales. Ces dernières étant d'avantage le résultat de transformations que de pures créations.

Lancé en 1965, la gamme Silver Shadow a été complétée par deux nouveaux modèles : un coupé deux portes et un cabriolet.

Ces voitures étaient construites artisanalement selon les traditions des grands carrossiers britanniques, avec des matériaux de qualité, dont : les moquettes Wilton, les cuirs Connolly et les placages en nonce de noyer. Les procédés de fabrication étaient très longs allant jusqu'à 20 semaines pour la version coupé et un peu plus pour

la version cabriolet plus complexe.

L'attention toute particulière portée aux détails de finition justifiait un prix supérieur de 50% à celui de la berline standard Silver Shadow.

Cependant, la demande de ces deux versions coupé et cabriolet a été plus importante que celle des versions berline de la Silver Shadow pourtant les plus produites. Ceci a abouti en mars 1971 à l'adoption d'une nouvelle désignation propre à ces modèles : les « Corniche ».

Cette Silver Shadow coupé en conduite à droite de couleur bleu Seychelles avec intérieur en cuir gris est vendue avec son manuel du propriétaire, de nombreuses factures d'entretien et sa boîte à outils d'origine. Le vendeur a fait l'acquisition de cette Rolls Royce en décembre 2010. Depuis, une carte grise Française normale a été obtenue. Des travaux de carrosserie et de fiabilisation moteur ont été réalisés (réfection du carburateur, installation d'un allumage électronique....) ainsi que l'installation d'un échappement en inox.

17 000 / 20 000 €



311

1966 Jaguar Mk X 4.2-Litres saloon

Châssis no. 76047BW

Lancée en Octobre 1961, la Jaguar Mk X était techniquement plus avancée que les berlines Jaguar précédentes, étant équipée de suspensions indépendantes aux quatre roues identiques à celles de la Type E.

Son moteur, le 6 cylindres XK de 3.8 litres à 3 carburateurs SU produisait 265 cv. Malgré un poids de deux tonnes, cette Jaguar atteignait la vitesse de 200 km/h. Comme dans toutes les berlines Jaguar, l'intérieur était confortable et très bien équipé.

En octobre 1964, lors du Salon automobile de Londres, une version motorisée par un 4.2 litres est présentée au public. En octobre 1966, le modèle Mk X est rebaptisé 420G.

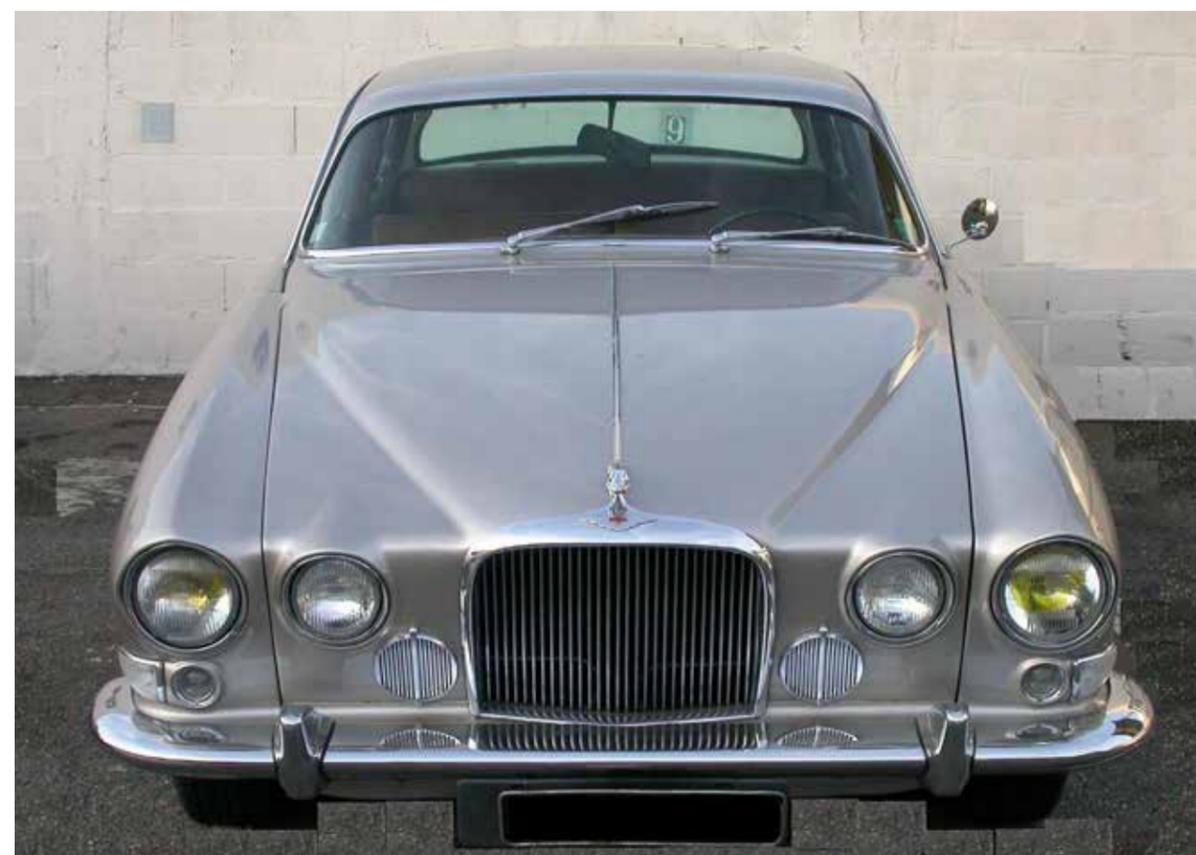
La voiture de notre vente, immatriculée en 1966, est un modèle à moteur 4.2 litres et boîte automatique.

De couleur sable avec un intérieur beige, la carrosserie de cette automobile a été restaurée en 2006/2007. Récemment, l'ensemble du système de freinage, la carburation, l'allumage, le démarreur, les amortisseurs, l'alternateur et la boîte de vitesses ont été refaits à neuf ou révisés. Tous les silentblochs ainsi que les joints de carrosserie sont neufs.

L'intérieur est d'origine et en bon état. Le ciel de toit quant à lui a été changé.

Cette Jaguar Mk X se présente dans un bon état général, son moteur fonctionne très bien.

12 000 / 15 000 €



312

1966 Gazelle SSK Kit Car

Châssis N°: TCP860122122452

Le kit car Gazelle SSK était proposé à la vente par Classic Motor Carriages de Hallandale, en Floride, pour s'adapter sur un châssis de Ford Pinto ou de Volkswagen. Bien que conçu pour ressembler à une Mercedes-Benz SSK de 1929 celle-ci reste dans des proportions et des performances différentes du modèle d'origine.

Cet exemplaire a été construit sur un châssis Ford et est équipé du moteur V6 3.0l ainsi que d'une boîte de vitesses automatique disponibles dans la gamme Pinto.

Cette réplique de SSK a été assemblée en Afrique du Sud, lieu de travail du propriétaire, ce qui explique sa configuration en conduite à droite.

De couleur grise et bordeaux, la carrosserie en fibre de verre se présente dans un excellent état d'origine tout comme les chromes et l'intérieur tendu de cuir bordeaux. Avec seulement 6.992 km au compteur, cette réplique de SSK nous est décrite par le vendeur comme étant parfaite et ne nécessitant pas de travaux.

Le véhicule est vendu avec une carte grise collection.

15 000 / 25 000 €

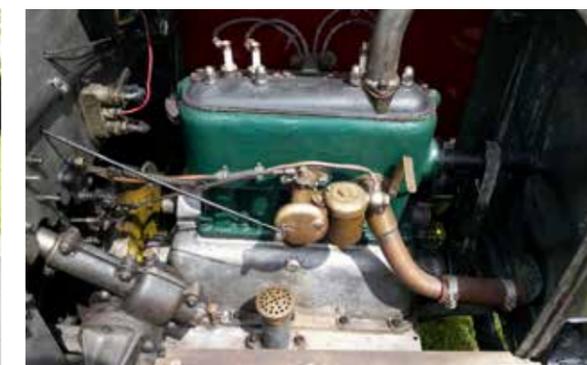


313

1922 Rolland-Pilain type RP

Châssis N°: 4260

Moteur N°: 4329



C'est à François Rolland, le financier, et à Emile Pilain, le technicien que l'on doit la création de la marque qui a uni leurs deux noms dès 1905 à Tours. La construction des automobiles a débuté en 1906. Les automobiles Rolland-Pilain étaient à la pointe de la technologie grâce à des innovations comme avec l'apparition au grand prix de Lyon 1914 de freins à commande hydraulique. Le type RP, catalogué pour 10HP, a été fabriqué de 1913 à 1927. La beauté de la voiture, la qualité de fabrication, le confort et la fiabilité sont les raisons du grand succès commercial qu'a connu ce modèle. D'une cylindrée de 1.847 cc en 1913 puis de 1.925 cc en 1914, son moteur à trois paliers et à graissage sous pression était accouplé à une boîte à vitesses à quatre rapports et MA. En 1926 ce modèle a été équipé de freins avant.

Dès 1923, les Rolland-Pilain ont démontré leur grande robustesse au travers d'épreuves d'endurance telles que les 24 heures du Mans mais aussi lors de raids tels que le « Paris-Tours-Bordeaux-Biarritz » ou celui menant deux voitures type RP de l'Atlantique à la Mer Rouge en traversant l'Afrique.

La voiture Rolland Pilain type RP de la vente a appartenu à une grande collection Toulousaine. Elle a été restaurée il y a quelques années et a été repeinte récemment. Elle est équipée d'une roue de secours logée dans chaque aile avant.

Sa carrosserie torpédo établie sur un empattement de trois mètres est très réussie.

Le moteur est identifié par une plaque indiquant « type RP série 5 n° 4329 ».

32 000 / 42 000 €

1951 JAGUAR XK120 Roadster OTS

N° de série : 671480 Collection Jacques Barré



Le Salon de l'automobile, qui ouvre ses portes les 27 octobre 1948 à Earls Court à Londres, est le premier de l'après-guerre en Angleterre. La présentation sur le stand Jaguar d'un sublime roadster de couleur bronze baptisé : XK 120 fut un véritable choc auquel personne n'était préparé. Véritable barquette, sa ligne pure est racée. On dirait qu'elle a été sculptée par le vent.

Le cœur de cette splendeur est un tout nouveau six cylindres en ligne de 3400cc et 160 cv. Il est coiffé d'une culasse à double arbre à cames en tête. Ce tout nouveau moteur, qui est une grande réussite, fera le bonheur des amateurs de la marque pendant des décennies et en évoluant avec le temps. Ce « monument » est un vrai moteur ultra sport qui sera couvert de gloire et ce sur tous les circuits du monde.

Le 120 de XK 120 provient de sa vitesse maximale soit 120 miles per hour soit près de 200 km /h ce qui a été vérifié par le magazine « The Motor » et par le « Royal Automobile Club de Belgique » dès 1949 ; ces deux entités dépassèrent allègrement les 120 MPH. La

voiture tenait donc sa promesse et portait un nom juste et mérité. Elle devenait par la même occasion l'une des voitures de route les plus rapides de son époque, sinon la plus rapide.

William Lyons, ayant placé « la barre très haut » tant pour les voitures de sport que celles de série, a fait passer de mode, d'un coup de maître, tout ce qui était réalisé à l'époque. De nos jours, soit plus de 60 ans après, on se retourne toujours sur la superbe ligne de ce roadster et on écoute avec le même engouement le feulement du magnifique moteur XK 120.

L'exemplaire de la vente se présente dans un « sympathique » état de conservation. Il nécessitera quelques soins ainsi qu'une révision générale si l'on veut tout simplement rouler avec une voiture « dans son jus ». Par contre, si on souhaite que cette voiture soit en « état de concours », il faudra procéder à une restauration complète. En effet, si la base est très saine, ce roadster n'a jamais été restauré, il a simplement été entretenu et repeint il y a quelques années. Le numéro de carrosserie

F-3357 correspond à la plaque constructeur.

Au niveau du moteur, la culasse est bien celle d'origine et porte le numéro W-3522-8. Par contre, et sûrement à la suite d'un problème, le bloc moteur a été changé.

Il est frappé du numéro W-2628-7. Il faut remarquer que ce bas moteur provient aussi d'une XK120 de 1951 mais sortie quelque mois plus tôt. Le moteur peut donc être considéré comme correct.

Les roues sont Françaises. En effet, si ce sont bien des roues à rayons, elles ne sont pas à moyeux « Rudge ». Il s'agit des belles et rarissimes roues « Robergel » à écrous qui se montaient sans aucune modification en lieu et place des roues d'origine à voile plein. Le jeu est complet avec cinq roues et quatre enjoliveurs. La grande différence avec les roues à moyeux « Rudge » c'est que les « spat » ou cache-roues arrière pouvaient rester en place. Sur notre exemplaire, ils ont été enlevés. Les pneus sont des Michelin X en 6,00x16.

La sellerie est en cuir deux tons, gris et noir, agréablement patiné par le temps et par endroit réparé. Il faudra conserver cette sellerie en lui redonnant son

lustre. Les moquettes sont à changer. Le tableau de bord est complet avec un compteur de vitesse en km/h et sa vraie plaque, commémorative de l'essai effectué le 30 mai 1949 par le Royal Automobile Club de Belgique qui a atteint la vitesse de 132,6 mph soit 213 km/h.

Cette XK 120 est équipée de feux d'ailes rapportés et chromés qui sont le signe extérieur distinctif des plus anciennes. Les phares sont des « Cibié » Français.

Si la carte grise Française « normale » indique seulement l'année 1952 dans la date de première mise en circulation, la voiture est sortie en août 1951. L'historique complet n'est pas encore connu, mais au vu des accessoires tels que les phares, les roues, le compteur etc... il doit certainement s'agir d'un exemplaire d'origine Française. Il se trouve dans la même famille depuis plus de 25 ans. Cet émouvant roadster mérite incontestablement de retrouver les routes pour offrir à son nouveau propriétaire le plaisir d'inoubliables balades. Véritable sculpture sur roues, le roadster XK 120 est une des icônes de l'Histoire de l'automobile, une voiture incontournable...

35 000 / 45 000 €

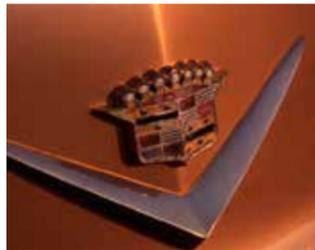


315

1954 Cadillac Coupe de Ville

Châssis N°: 546255132

Moteur N°: 1461340



Le Coupé DeVille a été proposé par Cadillac à la fin de l'année-modèle 1949.

Faisant partie de la gamme Cadillac Série 62, il s'agissait d'un coupé deux portes, le premier modèle hard-top sans montant de Cadillac.

Ce modèle, conçu comme une voiture de prestige valant \$ 3497, était l'un des plus chers de la gamme Série 62. La finition de la Coupé DeVille était particulièrement luxueuse, avec une sellerie en cuir et des « arcs » chromés dans le pavillon pour simuler les nervures d'une capote. La première année, 2.150 exemplaires du Coupé DeVille ont été vendus. En 1950, les ventes ont plus que doublé et en 1951 également.

En 1961, c'était l'un des modèles les plus populaires de la société, avec des ventes annuelles supérieures à

20.000 exemplaires.

Comme les autres modèles de la gamme, le moteur équipant cette Cadillac est le V8 de 331 ci (5.424 cc) produisant 230 cv.

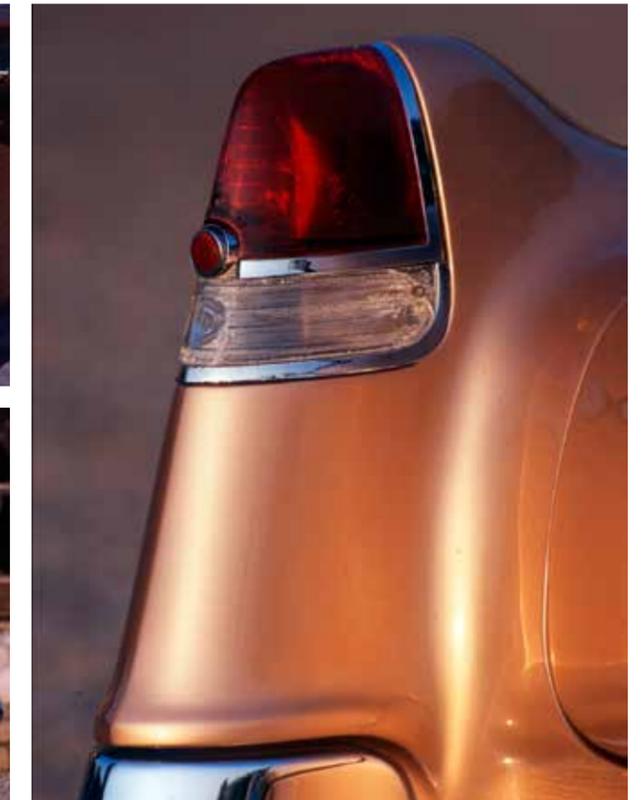
La voiture de notre vente, un exemplaire livré neuf aux Etats-Unis comme la majorité d'entre eux, a été importée du Texas en 1987. Il semblerait que cette Cadillac ait été restaurée avant son exportation. Elle a été immatriculée pour la première fois le 5 Novembre 1987 par son premier propriétaire Français qui l'a cédée au mois de Juillet 1992 à Monsieur Pierre Fieux résidant dans l'Isère. Celui-ci a fait entreprendre une restauration totale de la Cadillac et l'a utilisée régulièrement dans des spectacles dédiés à l'histoire du Rock and roll.

En 2000, le vendeur est devenu le troisième et dernier

propriétaire Français. A cette date, le compteur affichait 87.700 miles, aujourd'hui il indique 20.200 miles. Elle aura donc parcouru 32.500 miles (ou 52.000 km) en 14 ans. Cette magnifique Cadillac a toujours été entretenue méticuleusement par son propriétaire, les nombreuses factures disponibles peuvent en attester. Les 4 pneus radiaux, la pompe à eau, les durites et plus récemment la batterie ont été changés. Ce Coupé DeVille a fait l'objet

de nombreux reportages télévisés mais aussi dans la presse écrite comme dans les revues Nitro ou Big Block. Le dernier contrôle technique effectué révèle un défaut d'étanchéité au niveau du moteur et de la transmission. La voiture est vendue avec les joints spi permettant cette réparation ainsi que le « shop manual » de la voiture.

25 000 / 35 000 €



1976 MASERATI Khamsin

N° de série : AM 120 / 182 Collection Jacques Barré



Dévoilée en 1972 au Salon de Turin sur le stand Bertone, la nouvelle Maserati Khamsin a su se faire attendre avant d'être de nouveau présentée au Salon de Paris 1973. Mais les commandes ne furent pas honorées avant mi 1974.

Son patronyme, tout comme celui de la Mistral ou de la Bora, trouve son origine dans le nom d'un vent Africain violent, sec et chaud. Ce vent appelé Khamsin souffle dans le désert Egyptien. Tout un programme !

Etudiée alors que la marque était sous le contrôle de Citroën, la Khamsin est une sportive à part. La carrosserie est très typée « seventies ». La ligne générale est basse et très tendue avec des arrêtes bien marquées. Le style est plutôt agressif mais reste très pur. Pas de surcharge esthétique inutile, Marcello Gandini a réussi pour Bertone et Maserati un petit chef-d'œuvre qui ne laisse personne indifférent. N'oublions pas que Gandini est l'auteur de quelques carrosseries qui sont restées dans l'histoire comme les Lamborghini Miura ou l'Espada, la Lancia Stratos, ou encore l'Alfa Romeo Montreal. Il reprend d'ailleurs l'idée de la grande lunette arrière qui s'ouvre à la manière d'un hayon ainsi que la

vitre verticale comme sur l'Espada.

Sous le capot avant, le poumon de la voiture est le V8 de 4900cc qui développe 320 cv à 5 500 tr/mn avec ses quatre carburateurs Weber double corps de 42. Il propulse la voiture à 275 km/h. Le couple est énorme, près de 49mKg à 4000 tr/mn, et permet non seulement des accélérations mémorables mais surtout une utilisation très souple. La direction et le freinage font appel à la technique hydraulique haute pression maîtrisée par Citroën. La maniabilité a été particulièrement soignée, la Khamsin se conduit comme un « vélo » et se révèle bien plus précise et agile que ses concurrentes directes. Il faut noter le positionnement spécial de la roue de secours qui est en fait une galette. Afin de dégager le maximum de place pour les bagages dans le coffre arrière, Bertone a innové en installant la roue dans le compartiment moteur sous le radiateur.

A l'intérieur, l'ambiance est résolument sportive avec un tableau de bord des plus complets et un compteur gradué jusqu'à 300 km/h. Les finitions sont de bonne facture et les sièges sont très confortables.

Avec seulement deux propriétaires, notre Khamsin

présente un historique simple et limpide. Fabriquée en 1975, elle a été livrée neuve par Maserati aux Etablissements Thépenier, importateur de la Marque en France, le 27 octobre de cette même année. Il semblerait que la voiture n'ait pas été livrée à son premier propriétaire, Monsieur Raoul Braggiotti, avant le mois de Janvier 1976. Il a immatriculé sa voiture le 03/03/1976 dans le département de la Loire et l'a appréciée pendant quinze ans avant de s'en séparer en mars 1989.

Sa teinte, un vert légèrement foncé (Verde Scuro), est très peu commune mais lui va à ravir et ajoute une touche assez chic. En grande partie d'origine, la peinture se présente en bon état général. A l'intérieur, tout fleurit bon l'authenticité. Avec une sellerie en cuir crème et des moquettes marron-orangé, il est clair que tout est d'origine et très bien conservé. Le compteur n'affiche que 60.000 km, ce qui n'est pas excessif pour une voiture de cette qualité. Dans la boîte à gants, la manivelle typique des sportives italiennes est présente. C'est un outil de secours pour l'ouverture des vitres en cas de défaillance du système électrique. Le repose pied passager est lui aussi un accessoire typique que l'on

trouve sur des voitures carrossées par Bertone comme par exemple les Lamborghini Miura ou Espada.

Le rapprochement entre le compteur et le contrôle technique de 1993 montre que moins de 400 km ont été effectués en vingt ans. Par contre, la voiture a été régulièrement mise en route. Une petite révision s'imposera, mais il est certain que cette Khamsin procurera de belles sensations à son nouveau propriétaire.

Notre exemplaire est l'un des 30 livrés en France sur les près de 200 fabriqués en version Européenne en conduite à gauche, auxquels s'ajoutent 160 exemplaires destinés au marché Américain et 75 exemplaires en conduite à droite.

Les chiffres sont faibles, une Khamsin restera pour toujours une voiture rare et difficile à trouver. C'est assurément une voiture exclusive !

35 000 / 45 000 €



317

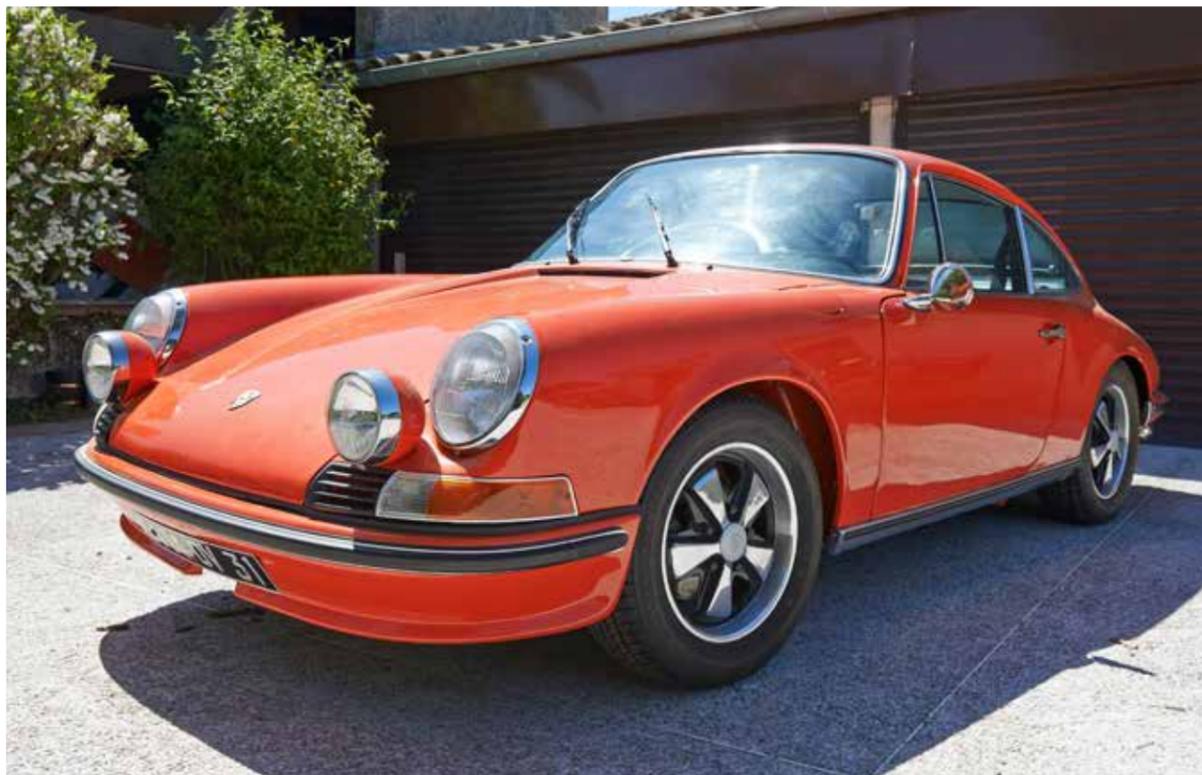
1969 Porsche 911S 2.0 1 propriétaire depuis l'origine

Châssis N° : 119300454

Moteur N° : 6302272 (à l'origine 6390687)

Moteur type : 911/02 (à l'origine 901/10)

Boîte de vitesses : type 901/07



C'est en 1963, lors du Salon de Francfort, que la Porsche 911 a fait son apparition sous la désignation « 901 ». Peu après le lancement en production du modèle en 1964, Porsche a rebaptisé sa voiture 911 sous la pression de Peugeot qui revendiquait l'usage exclusif des numéros comportant un « 0 » central

L'architecture à moteur arrière en porte-à-faux de la 356 avait été retenue mais la 911 bénéficiait d'une caisse monocoque. Cette nouvelle Porsche a abandonné le système de suspension de la 356, lui-même issu de la Coccinelle, au profit d'un système McPherson.

Dans sa première version, le six-cylindres à plat simple arbre de Porsche refroidi par air avait une cylindrée de

1.991 cm³ et produisait une puissance de 130 cv. Par la suite, le développement de ce nouveau 6 cylindres a permis d'atteindre la cylindrée de 3.0 l et par l'adjonction d'un turbo de produire plus de 300 cv.

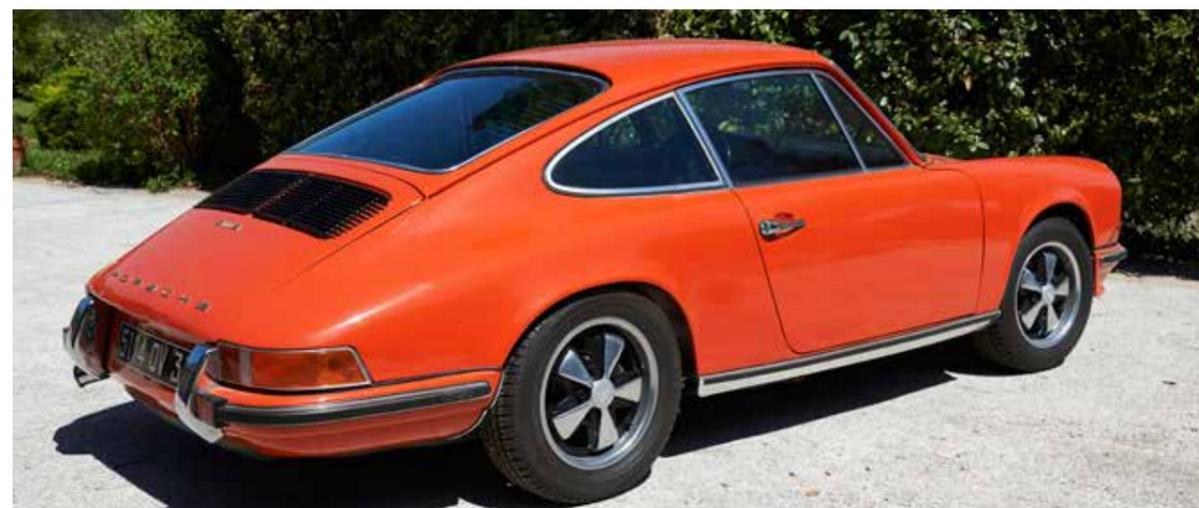
La première des innombrables évolutions de cette nouvelle 911 est intervenue en 1966, soit deux ans après son lancement, avec le lancement de la 911 S. Facilement identifiable par ses élégantes roues « Fuchs » à cinq branches en alliage léger, la « S » s'est distinguée grâce à son moteur intégralement révisé dont la puissance qui a atteint 160 cv.

Cette magnifique 911S, livrée neuve à SONAUTO, a été immatriculée par son propriétaire pour la première fois

le 3 Janvier 1969. Après quelques années d'utilisation, le propriétaire a remis son automobile puis, a décidé en 2013, de faire entreprendre des travaux de restauration par le garage Peyraud (31). Après démontage, la carrosserie a été remise en état. Les éléments défectueux ont été changés, enfin, une peinture dans la couleur d'origine a été appliquée.

Le bloc moteur n'étant pas récupérable, un nouveau moteur a été remonté autour d'un bloc de 911S 2.2 l avec des carburateurs au lieu de l'injection. Les trains roulants et la sellerie ont eux aussi été refaits à neuf. Le montant total des frais engagés pour la restauration est de 28.000 euros.

90 000 / 120 000 €



318

1920 Rolls-Royce 40/50hp Silver Ghost

Chassis no. 25EE

Moteur n° L192



Bien que la 40/50 HP ait amplement mérité son surnom de « best car in the world », la décision d'abandonner tous les autres modèles n'a fait que concentrer l'attention sur celle qui allait devenir la « Silver Ghost ». Jusqu'en 1908, date de son déménagement dans ses nouveaux locaux à Derby, la société créée par Frederik Henry Royce et Charles Stuart Rolls, avait réalisé différents modèles dans ses ateliers de Manchester. Des voitures équipées de moteurs à deux, quatre ou six cylindres, et même à moteur V8 rapidement abandonné, avaient été construites, ceci avant que Claude Johnson, Directeur Général, ne prenne la décision de se concentrer sur la seule 40/50 HP. Elle avait été dévoilée au Salon de Londres en 1906 et se fit connaître sous le nom de 'Silver Ghost' l'année suivante, quand le châssis 60551 fut exposé avec une carrosserie tourer couleur argent, signée par Barker & Co.

Le cœur de la Silver Ghost était un superbe six cylindres à soupapes latérales de 7036 cm³ (plus tard 7.428 cc) reposant sur un vilebrequin à sept paliers lubrifié sous pression.

Un solide châssis à longerons en U et croisillons en tubes reposait sur des ressorts semi-elliptiques à l'avant et un système de plate-forme à ressorts à lames à l'arrière, celui-ci allant rapidement être abandonné. La transmission fut, elle aussi, rapidement modifiée, une boîte à trois vitesses avec troisième en prise directe remplaçant la boîte quatre avec overdrive en 1909. Il y eut d'innombrables modifications au cours de la production qui s'étala sur 20 ans, la plus importante étant l'adoption d'un freinage assisté par servofrein vers la fin de l'année 1923.

La Silver Ghost resta en production en Angleterre jusqu'en 1925, 6173 exemplaires furent construits dans

les usines de Manchester et de Derby, et jusqu'en 1926 à l'usine Rolls-Royce de Springfield aux États-Unis où 1703 exemplaires supplémentaires furent construits. Ce fut la plus longue durée de production pour cette marque renommée.

Comme tous les exemplaires fabriqués par Rolls-Royce, cette automobile a été testée en usine le 3 août 1920. Equipée du moteur de 7.428 cc, elle a été livrée neuve en carrosserie tourer 4/5 places au Hudland country garage Ltd de Leicester en Grande Bretagne le 17 novembre 1920.

Elle est vendue neuve à Arthur THOWNSON de Bolton (GB) qui le 3 Juin 1929 la cède à Mr. R.E.V. Denning habitant à Naivasha au KENYA.

John Tanner devient propriétaire de 25EE dans les années 50, puis la revend pour la somme de £ 9.500 en janvier 1980 à Julian Peter de Lisle, citoyen Britannique. Julian Peter de Lisle a entrepris la restauration complète de la 25EE (cf. Dossier de restauration joint) entre 1980 et 1985 pour un montant total d'environ £65.000.

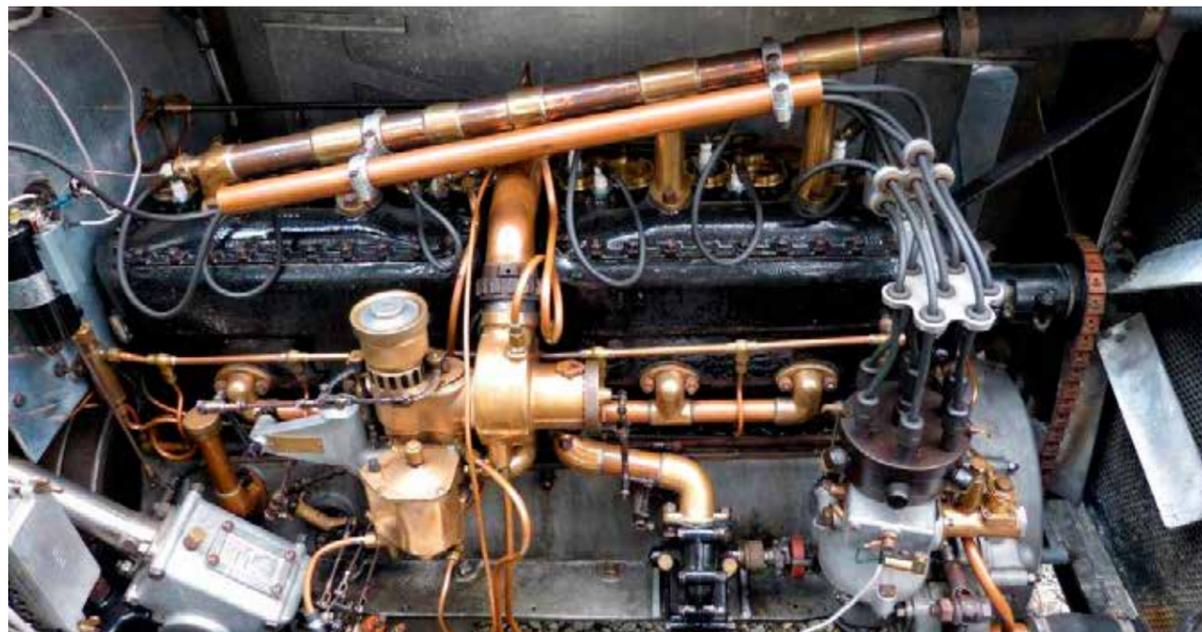
Les travaux de restauration achevés au printemps 1986, Julian Peter de Lisle met sa Rolls-Royce en vente par l'intermédiaire de COYS of KENSINGTON.

Le 4 avril 1986, la 25 EE est rachetée par Jean-Yves LAFARGUE demeurant 21, place des Vosges à Paris.

Suite à son décès, sa veuve Madame LAFARGUE a demandé à un ami spécialiste Rolls Royce et BENTLEY, de faire une révision ainsi qu'une remise en route de la 25 EE dans le but de la vendre.

Elle a été acquise en novembre 2008 par le propriétaire actuel, qui depuis ne manque aucune occasion d'engager cette magnifique automobile dans des rallyes d'avant-guerre.

320 000 / 420 000 €



319

1909 Automobile F.L. 12/16 HP type A4

n° de série 167

Collection Jacques Barré



La Société Générale des Automobiles Otto se lance dans l'aventure automobile dès 1900. En 1908/1909, Henri de la Fresnaye lance la marque F.L. qui reprend la « phonétique » de la célèbre Tour Eiffel et comme emblème le dessin de cette même tour. Il s'appuie sur une licence de l'ingénieur Serex qui avait déjà officié chez « Maison Parisienne » en 1897/1900.

La voiture présentée est identifiée par deux plaques situées sur la cloison pare-feu. L'une indique « Châssis FL - type A 4 - n°167 » et l'autre « Voiture H. de la Fresnaye & Cie - 15 rue du Débarcadère - Paris XVIIème ».

Notre voiture F.L. se trouve dans un émouvant état d'origine. Lors de sa création en 1909, la voiture a reçu une carrosserie double phaéton, un type de caisse très en vogue à l'époque. En équipement supplémentaire de confort, un pare-brise, signé A H Fils Paris, avait été installé ainsi qu'un judicieux système de plancher chauffant pour les passagers arrière.

Le moteur est un quatre cylindres monobloc borgne à soupapes latérales. Ses cotes d'alésage x course sont de 80x120 mm pour 2010 cc, la puissance s'établit à 16 cv. L'allumage se fait par une magnéto avec le distributeur séparé. Le graissage du moteur s'effectue avec un réservoir positionné au-dessus du moteur sur la cloison pare-feu et une pompe sous pression avec un manomètre de contrôle signé « voiture F.L. » sur la planche de bord. Mais la caractéristique la plus intéressante et la plus innovante est le très long carter inférieur qui englobe le moteur, l'embrayage et la boîte de vitesses. Il s'agit donc d'un ensemble moteur-boîte accolé ce qui est rarissime pour cette époque. Le réservoir à essence est situé sous les places avant, c'est un Liotard. La boîte de vitesses est à 4 rapports avant plus la marche arrière

et porte le numéro 21. La suspension est assurée par un essieu rigide et des lames semi elliptiques à l'avant, et par des ensembles trois quarts elliptiques à l'arrière.

Le radiateur de refroidissement est du type à nid d'abeille et porte le numéro 373. Il est signé Longuemare Frères tout comme le bouchon. En comparant les publicités de 1909 et de 1912, on constate que le badge, emblème de la marque, avait évolué. Dans la première version la tour Eiffel est représentée, Paris est inscrit deux fois et la Société des moteurs Otto n'est pas mentionnée contrairement au badge actuel du radiateur. Il apparaît donc que ce dernier reprend la seconde version ce qui ne correspond pas bien à la voiture, mais il s'agit là d'un petit détail, d'autant plus qu'il a pu être changé lorsque la carrosserie fut modernisée.

Les roues à raies bois sont équipées de pneumatiques en 815 x 105 et de bouchons de roues frappés des lettres FL et de la tour Eiffel symbole de la marque et de Paris. Les jantes sont amovibles et lors d'une crevaison, la réparation est grandement facilitée avec la jante de secours et son pneu gonflé. Il s'agit d'un système assez peu fréquent à une époque où les roues démontables ne sont pas encore démocratisées.

Quelques années plus tard, mais certainement avant 1914, la carrosserie a été modernisée. En effet, avec l'apparition de la carrosserie torpédo, le « double phaéton » apparaissait comme démodé. Les propriétaires se rendaient alors chez un carrossier et commandaient une transformation simple de leur caisse pour la remettre au goût du jour par l'ajout de portes avant.

Dans le cas de notre voiture F.L., il a été procédé de cette manière mais en plus avec l'ajout d'un pavillon fixe en

remplacement de la capote, ce qui est excessivement rare. Si bien que l'on est passé d'un classique double phaéton à une confortable berline ouverte. L'ensemble de la carrosserie est remarquablement bien conservé.

En ce qui concerne le système de chauffage situé à l'arrière, il consiste en une dérivation des gaz d'échappement vers un réservoir en laiton intégré au plancher. Ce chauffage astucieux est simple et certainement efficace pour les pieds.

A l'occasion de la modernisation de la carrosserie, toute la sellerie avait aussi été refaite en drap de laine. Cette sellerie a été recouverte de housses dès sa réalisation, comme cela se pratiquait régulièrement. Il subsiste quelques éléments ainsi que les points d'attaches des housses. Deux strapontins escamotables sont installés. Au niveau de l'éclairage, on note la présence de deux lanternes Ducellier à pétrole et de deux phares Autoche à acétylène avec un réservoir Summa situé sur le marchepied droit. Les tuyaux d'alimentation sont encore en place et un rare système Magondeau permet

de changer la puissance du faisceau.

Cette rarissime Voiture F. L. - H. de la Fresnaye, immatriculée en 1966, est restée la propriété d'une même famille durant une cinquantaine d'années.

C'est l'une des premières à avoir reçu une carte grise avec la mention « collection ». Elle se présente dans un état général assez impressionnant.

Cette voiture, idéale pour participer aux rallyes réservés aux « avant 1914 », remportera sans nul doute un franc succès à chacune de ses sorties étant donné son très bel état de conservation qui suscitera l'admiration de nombreux connaisseurs.

De nos jours, il est devenu très difficile de trouver des voitures de plus de cent ans, d'une puissance respectable. Il faudra procéder seulement à une révision générale mais pas à une restauration pour conserver l'authenticité de cette incroyable voiture F.L. 12/16 HP qui ravira son prochain propriétaire.

20 000 / 30 000 €



320

1930 BUGATTI type 49 Limousine Gangloff *Ex - Salon de PARIS 1930*

N° de série : 49132

Moteur n° 11

Collection Jacques Barré



La marque Bugatti, fondée en 1909 à Molsheim en Alsace par l'italien Ettore Bugatti, est l'une des marques les plus célèbres au monde, et surtout l'une des plus exclusives.

La formidable saga des 8 cylindres de tourisme a débuté en 1921 avec le type 28, un modèle « 3 litres » qui n'est resté qu'au stade de prototype. Il a été remplacé par le type 30 dès 1922 équipé d'un 2000cc.

En 1926, le type 38 lui a succédé avec une évolution à empattement allongé, toujours avec un moteur 2 litres. La descendance sera ensuite assurée par le type 44, une nouvelle 17cv de 3 litres, qui deviendra le modèle le plus fabriqué de la marque avec près de 1.100 exemplaires.

La demande pour le tourisme sportif est restée soutenue lorsque la nouvelle 3,3 litres a été présentée au salon de Paris 1930.

Ce nouveau modèle a été baptisé « type 49 ». Le moteur a vu sa cylindrée portée à 3,3 litres pour 19cv fiscaux, et l'allumage est passé du simple au double avec 16 bougies du même côté ce qui est réellement impressionnant à l'ouverture du capot.

Le type 49 est la dernière des 8 cylindres à simple arbre à cames en tête de tourisme. Le succès commercial a été tel qu'il a conduit Bugatti à en produire près de 450 exemplaires avant son remplacement par le type 57 qui signera la prise de pouvoir par Jean, le fils d'Ettore, dans l'entreprise familiale.

L'exemplaire de la vente est l'un des tout premiers fabriqués. Le numéro de châssis est le 49132 comme indiqué sur la plaque de châssis et sur la patte support

gauche du moteur. Le moteur, la boîte de vitesses et le pont portent le même numéro « 11 ». Le rapport du couple conique indiqué est 12x50. Les amortisseurs avant sont des Hartford à friction alors que ceux de l'arrière sont hydrauliques. Le tout est parfaitement d'origine.

La carrosserie est une élégante limousine avec séparation à vitre descendante. Elle est issue des ateliers Gangloff qui réussirent un dessin bien équilibré. A part le type 41 dite « Royale », et quelle que soit leur puissance, les Bugatti sont carrossées pour être conduites par leur propriétaire. C'est pourquoi la plupart de celles-ci arborent une carrosserie en roadster, cabriolet, coach, coupé ou berline. Les limousines sont extrêmement rares et exceptionnelles avec séparation chauffeur.

La voiture n°49132 a été présentée sur le stand de la marque au Salon de Paris 1930. Il semble qu'il n'y ait eu que trois voitures exposées. Il est probable que « Le Patron » ait passé commande de cette carrosserie afin d'élargir son marché potentiel en proposant une voiture destinée à être conduite par un chauffeur. Mais le concept était certainement trop éloigné de l'image de la marque et il ne remporta finalement aucun succès. Il existe peu de photographies du stand Bugatti au Salon 1930. L'explication est simple et c'est la belle revue « l'Autocarrosserie », dans son numéro spécial de Salon 1930, qui nous donne la réponse : « Monsieur Ettore Bugatti, craignant probablement le plagiat de ses créations (?), a voué une haine farouche aux photographes à qui il interdit tout prise de document

sur son stand. Ses carrosseries de série, quoique bien, ne méritent pourtant pas pareille mesure. »

Une chose étonnante mais qui montre bien la fierté d'Ettore pour sa dernière création : pendant l'exposition « 49132 » elle a été présentée sans la joue droite du capot, les visiteurs pouvant ainsi bénéficier d'une vision directe sur le nouveau 8 cylindres son alignement de 16 bougies !

La Bugatti « 49132 » a été découverte dans les années 60 par le grand collectionneur Edouard Bitel de Jugon-Lacs en Bretagne. Il a même installé une plaque à son nom sur la cloison pare-feu en dessous de la plaque de châssis. La photographie montre la voiture en plein nettoyage immédiatement après son arrivée.

Cette limousine, avec séparation Gangloff, sans doute unique, est passée entre quelques mains, dont le célèbre négociant Bruno Vendiesse, avant d'arriver dans notre collection Toulousaine. Elle est maintenant disponible à la vente. Il faut noter qu'il s'agit d'un exemplaire en châssis long toujours équipé de sa première carrosserie, ce qui n'est pas courant.

Elle se voulait le fer de lance d'un nouveau marché qui finalement n'a jamais existé chez Bugatti.

Même si le musée de Mulhouse possède une limousine sur châssis 5 litres T46 et une sur châssis T49, cette dernière ne comporte pas, comme sur la nôtre, une séparation chauffeur.

L'exemplaire présenté est remarquablement bien conservé bien qu'il n'ait jamais été entièrement restauré. Les boiseries de caisse ne présentent pas de défauts visibles, les portes ne s'affaissent pas et ferment parfaitement. Toute la tôlerie est en bon état de conservation. La peinture se révèle d'une très bonne facture certainement reprise il y a des années.

La sellerie du compartiment avant est en cuir noir et affiche une légère patine d'usage. Celle de l'arrière est tendue d'un drap de laine d'un bleu foncé sobre et

élégant qui reste de très bon goût, sans ostentation. Les selleries ont été reprises probablement il y a de nombreuses années mais dans le plus grand respect de l'origine. En revanche certaines moquettes, parfaitement d'origine, ont été néanmoins rebordées. Chaque vitre du compartiment arrière est équipée d'un rideau à enroulement automatique afin de pouvoir créer une intimité si nécessaire. Il faut noter l'absence de strapontins ce qui est rarissime sur une voiture avec séparation.

Le tableau de bord est complet et d'origine. Son volant très luxueux est entièrement recouvert de bois ce qui est plutôt rare. Il est à rapprocher de celui du coach Gangloff sur 49194 qui fut exposé au salon de Berlin 1931. Le faisceau électrique, derrière le tableau de bord, est entièrement d'époque. Un intéressant système permet au pare-brise de s'entrebâiller.

Notre limousine est aussi l'une des premières à être équipée des fameuses roues optionnelles en aluminium. Il y a deux roues de secours, une sur chaque aile avant. Même les lanternes d'auvent ou la barre reliant les phares, présentes sur la photo du Salon, sont toujours en place tout comme le pare chocs.

Le châssis, le pont, la boîte ont été bien protégés par le simple fait de ne pas avoir été nettoyés et par les « pulvérisations » successives. Le mélange des poussières de la route à l'huile ou la graisse a formé une couche protectrice particulièrement efficace. Le moteur devra être mis en route pour vérification, on peut tout de même considérer la mécanique en bon état bien que la voiture n'ait pas servi depuis quelques temps.

Dans son ensemble notre Bugatti, type 49 carrossé par Gangloff en « limousine avec séparation », modèle historique unique et hautement symbolique de l'histoire Bugatti, se présente dans un état authentique très satisfaisant avec une légère patine qui lui donne un aspect extrêmement remarquable.

170 000 / 250 000 €



321

2001 Bentley Arnage 'Red Label'

Châssis N°: SCBLC31E91CX06564

Fidèle à son historique en compétition automobile, Bentley dévoile la nouvelle Arnage en Avril 1998 sur le circuit de la Sarthe qui accueille les 24 heures du Mans et qui fût le théâtre des plus grands succès de la marque dans les années 20.

Bentley, tout comme sa maison mère, Rolls-Royce collaborait alors avec BMW, et l'Arnage devait être la première Bentley à bénéficier du dernier moteur issu de la technologie de la firme Munichoise : le nouveau V8, 4.4 litres, 32 soupapes à double turbo. En revanche, l'acquisition de Bentley par Volkswagen a eu pour conséquence l'abandon de ce moteur BMW au profit du « bon vieux » moteur Rolls-Royce V8 de 6.75 litres en version simple turbo. Celui-ci a équipé les premiers modèles Arnage Red Label à partir de 1999.

Cette « Red Label » en conduite à gauche a été immatriculée pour la première fois le 28 Août 2001. Elle a été acquise par le vendeur en Février 2013 et a été peu utilisée depuis. Son compteur affiche actuellement 72.696 km. De couleur noire avec un intérieur tendu de cuir beige, elle se présente dans un excellent état d'origine. Cette automobile est proposée à la vente avec son carnet d'entretien, deux jeux de clés ainsi que d'un dossier de factures dont la dernière, datée de février 2013, s'élève à 8.550 euros. Il est à rappeler que cette luxueuse voiture était vendue neuve à un prix avoisinant 230.000 euros.

30 000 / 40 000 €



322

1979 MGB roadster

Châssis n° GVVDJ2AG507045

Lancée en 1962, la MGB était mécaniquement identique au modèle précédent, la MGA, bien que sa construction monocoque l'ait rendue plus lourde. Pour compenser ce surpoids, le moteur de la série B a été porté de 1.622 cm³ à 1.798 cm³, les efficaces lignes aérodynamiques de la MGB faisant le reste pour permettre aux 95 ch de dépasser la vitesse surprenante de 100 miles à l'heure (160 km/h). Cette modification performante a fait qu'il n'a existé que peu de changement pendant les années suivantes, si ce n'est un moteur équipé d'un vilebrequin à cinq paliers plus robuste en 1965, un léger lifting en 1970 et l'adoption de pare-chocs en plastique en 1975. La « B » a connu une production étalée sur 18 ans et ses ventes ont dépassé les 500.000 unités. Toujours populaire, c'est l'une des sportives de son époque les plus faciles à conduire et à entretenir au XXI^{ème} siècle, d'autant plus qu'il existe à l'heure actuelle un large réseau de pièces détachées et de spécialistes de l'entretien.

Cette MGB roadster possède une histoire toute particulière. A sa sortie d'usine, cette automobile était destinée au marché Américain et avait été exportée à Dallas. Elle n'a pas été vendue et est restée pendant 10 ans exposée dans un show-room. En 1990, elle a été réimportée en Grande Bretagne par un spécialiste

MG. Le compteur n'affichait que quelques centaines de miles. La voiture a conservé son volant à gauche et a été vendue à un Officier qui l'a conservée un an avant de la revendre à un banquier travaillant en Allemagne. Ce collectionneur de MG a fait modifier sa voiture afin de pouvoir l'utiliser sur l'autoroute.

En lieu et place des pare-chocs caoutchouc ont été installés des pare-chocs chromés, la préparation du moteur a été confiée au spécialiste Anglais « Oselli ».

Celui-ci a modifié le moteur et a porté sa cylindrée à 1995 cc. Il a de plus équipé la voiture d'un volant moteur allégé, d'un vilebrequin équilibré et de deux carburateurs Weber 45DCOE afin de produire une puissance de 128 CV. La boîte de vitesses a été changée au profit d'un modèle à overdrive, les freins et amortisseurs quant à eux ont été améliorés. L'intérieur a été refait en cuir. L'ensemble de ces travaux a coûté plus de £10.000.

En 2011, elle a été achetée par l'actuel propriétaire. Cette magnifique MG affiche 31.000 miles d'origine et est vendue avec sa carte grise Française.

15 000 / 20 000 €



1958 Buick Super Riviera 19.000 Miles d'origine

Châssis n° 5E1090013 Moteur n°1172889

Le nom « Riviera » est apparu dans la gamme Buick en 1949 comme appellation du nouveau coupé 2 portes hard-top sans montant. La Riviera (comme la Cadillac Coupé Deville) est à l'origine de la première utilisation à grande échelle de ce type de carrosserie qui est devenue très populaire dans les trente années qui ont suivi. Pour l'année-modèle 1958, Buick n'a annoncé que deux styles de carrosserie : la Riviera hard-top à deux portes puis la Riviera hard-top à quatre portes.

Le Coupé Super Riviera n'est resté dans la série de production qu'une année seulement et ce bien qu'offrant à ses clients de nombreuses options en série comme : la direction assistée, un servofrein, un tableau de bord « sécurisé », une boîte de vitesses Dynaflow, de la moquette et des lumières de courtoisie.

La voiture présentée à la vente est sortie des usines de Flint dans le Michigan le 25 août 1958 et a été vendue à sa première propriétaire par le Garage Palmer Buick à Oak Park dans l'Illinois. Elle a été immatriculée dans ce même Etat sous le numéro 359689 et a été entretenue par le Garage Roseland Buick, Michigan Avenue à Chicago dans l'Illinois. A 4.414 miles, le filtre à huile a été changé, à 8.190 miles une vidange a été faite et enfin

à 8.245 miles la boîte de vitesses a été vidangée.

En 1974, cette Buick a été vendue par sa première propriétaire qui, pour des raisons inconnues, a toujours souhaité garder l'anonymat. Elle est devenue alors la propriété d'un revendeur GOOD-YEAR qui a laissé cette automobile en exposition dans son show-room.

Au mois de Juin 2010, elle a été expertisée au Etats-Unis et n'affichait que 17.986 miles. Elle est devenue la propriété de son troisième et dernier propriétaire.

A son arrivée en France, la Buick n'avait parcouru que 18.040 miles et était équipée de 4 pneus radiaux neufs. Le circuit de freinage, les freins ont été changés et une vidange a été effectuée. Le carburateur quant à lui a été refait en février 2011, le compteur n'affichant toujours que 18.130 miles.

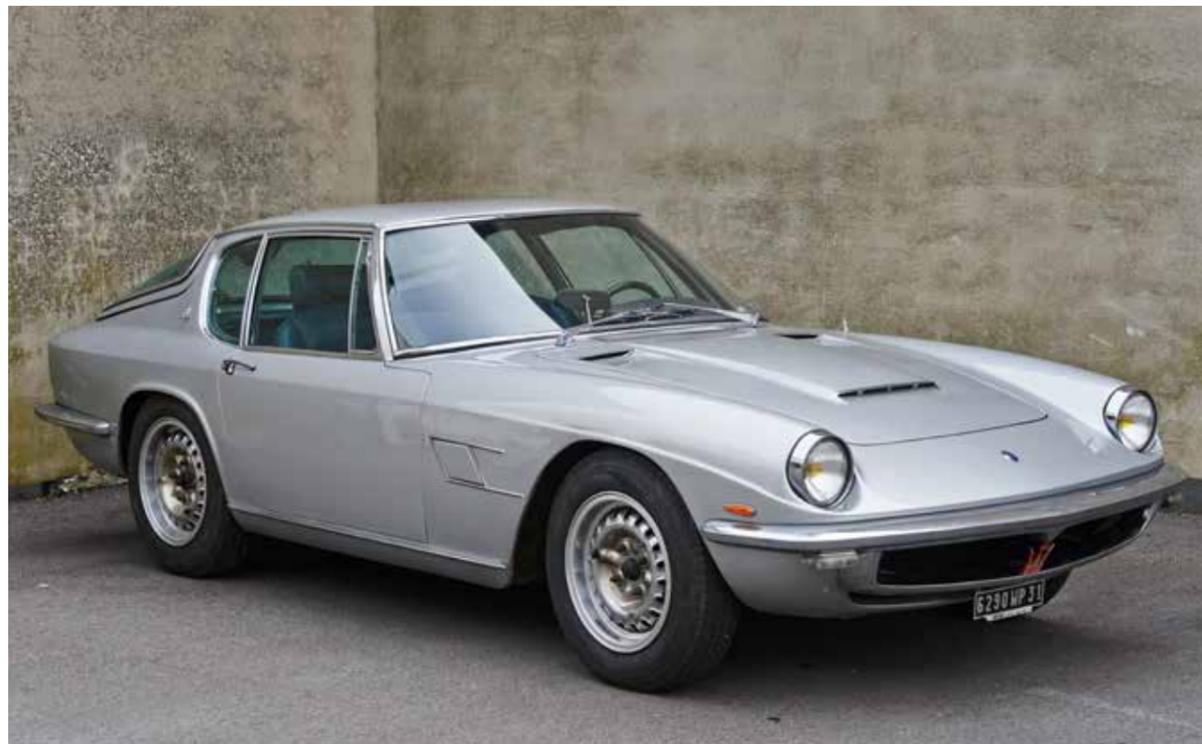
Cette splendide Buick coupé se présente dans un état d'origine exceptionnel, n'ayant subi aucune restauration. Elle est vendue avec sa carte grise Française, sa clef d'origine, ses manuels d'atelier et son manuel du propriétaire.

25 000 / 35 000 €



1965 MASERATI Mistral

N° de série AM109 / 250 Collection Jacques Barré



Au Salon de l'Automobile de Turin 1963, Maserati dévoile deux nouveaux modèles.

Il s'agit d'une part, d'une berline sportive et luxueuse, la « Quattroporte », et d'autre part d'une nouvelle berlinette baptisée « berlina 2 posti » qui remplace la mythique mais vieillissante 3500 GT.

Quelques temps après, le Colonel John Simone, qui est avec son ami Jean Thépenier l'importateur Français, proposera de baptiser ce nouveau modèle « Mistral », ce nom faisant référence au vent parfois violent qui souffle dans la vallée du Rhône.

La ligne de la Mistral est due au génie du grand styliste Pietro Frua. Il innove totalement en abandonnant la traditionnelle calandre. Il place l'entrée d'air sous le pare-chocs comme Franco Scaglione, le designer de la 350 GTV. A l'arrière, il positionne une très grande lunette et crée un hayon. La surface vitrée est importante et l'habitacle devient très lumineux, sans oublier l'important volume de chargement.

Le châssis possède un empattement de 2,40 m, c'est 20 cm plus court qu'une 3500 GT. Il est fabriqué en tubes de section carrée. Les freins à disques sont montés en

série. La boîte de vitesses est une excellente ZF à 5 rapports. Ces caractéristiques sont identiques à celles de la toute nouvelle Lamborghini.

Le moteur est un six cylindres avec le double allumage et le double arbre à cames en tête. Il descend tout droit du moteur des voitures de course de la marque. La cylindrée qui est d'abord de 3,5 litres passera très vite à 3,7 litres. Une ultime version à 4,0 l verra même le jour en 1966. L'alimentation est confiée à une injection Lucas. La publicité annonçait clairement : «Le double allumage et l'injection de carburant indirecte offrent une puissance, une douceur et une économie exceptionnelles».

L'objectif principal de cette nouvelle voiture est de remplacer dignement la 3500 GT. Cette dernière était disponible en coupé et cabriolet, il en sera de même pour la Mistral dont la version cabriolet est présentée quelques mois plus tard au Salon de Genève. L'histoire montrera qu'elle s'est magnifiquement bien acquittée de sa mission.

Maserati Classiche, représenté par Monsieur Fabio Collina nous informe que l'exemplaire proposé à la

vente a été construit en décembre 1964 et a été vendu en Italie en Janvier 1965. Cette Maserati Mistral était peinte en « Argento Auteuil » avec un intérieur cuir bleu et des jantes Borrani bi-métal en lieu et place des jantes Borrani à rayons et écrou central ce qui confère à cet exemplaire une grande originalité.

La voiture avait alors 26.100 km lorsqu'elle est arrivée en France en 1968. Le compteur a été réparé et remis à 0 en février 1969 alors qu'il affichait 33.000 km. En 1973, la voiture a appartenu à Monsieur Jolly qui était alors domicilié dans les Yvelines. Elle a changé de mains en 1978 et a été immatriculée dans l'Essonne. Une facture de chez Thépenier indique Monsieur Anglade comme propriétaire. L'actuelle carte grise date de 1990. Historiquement, il y a donc eu trois propriétaires au cours des 40 dernières années.

Même si la peinture a quelques défauts, elle est globalement présentable. Cette Mistral, qui n'a jamais été restaurée, est dans un bon état général de conservation.

A l'intérieur, le tableau de bord est complet et un poste radio « Blaupunkt » avec la FM a été installé, il s'agissait à l'époque d'une option très onéreuse. Le compteur indique 43.500 km ce qui veut dire qu'elle affiche un total de 76.500km parcourus. Cette Mistral a été peu utilisée durant les 30 dernières années puisqu'en août 1979, elle avait environ 68.000 km.

La sellerie bleu est d'origine et est bien conservée mais il faudra la lustrer. Au niveau mécanique, il faut noter une batterie de trois carburateurs Weber 42 DCOE qui remplace le système d'injection Lucas monté à l'origine. La production de la Mistral coupé s'est arrêtée en 1970 après les 828 exemplaires fabriqués. Elle est la dernière à proposer le moteur Maserati six cylindres qui tire son origine de la 250F, la voiture championne du Monde en 1957.

La Maserati Mistral coupé est une voiture raffinée, qui est souvent considérée comme l'une des plus belles Maserati de route, sinon la plus belle.

35 000 / 45 000 €



325

1962 Mercedes-Benz 190SL Roadster 1 propriétaire depuis l'origine

Châssis N°: 121042.10024803



En complément de la très onéreuse et sportive 300 SL, issue de la compétition, Mercedes-Benz proposait une sportive moins spectaculaire mais néanmoins raffinée, la 190 SL. Présentée en 1954 et construite sur la plateforme à suspension indépendante aux quatre roues de la berline 180, la 190 SL est entrée en production en janvier 1955. « Peu de nouvelles sportives auront été attendues aussi longtemps et avec autant d'impatience que la SL à prix modéré de Mercedes-Benz », écrivait Road & Track. Monté comme un sous-ensemble détachable avec la suspension avant, la direction et la boîte manuelle à quatre rapports, le moteur était un quatre cylindres de 1.897 cc à arbre à cames en tête, une première pour une Mercedes-Benz. Le modèle a connu un grand succès aux États-Unis où une majorité des quelques 26.000 unités produites a été vendue entre 1955 et 1963.

La 190SL Roadster que nous vous proposons à la vente est une première main, elle a été achetée neuve par le propriétaire en 1962.

De couleur blanche avec un intérieur en cuir bleu foncé, cette automobile n'a parcouru que 85.000 km. Le moteur a été refait en XXXXX et n'a depuis effectué que 1.000km.

Bien que n'ayant pas été utilisée par son propriétaire depuis près de XXX ans cette 190SL « sortie de grange » se présente dans un excellent état de conservation. Elle est vendue avec son hard-top d'origine, tous ses manuels et son carnet d'entretien ainsi qu'un ensemble de factures justifiant des travaux d'entretien réalisés. Une rare opportunité d'acheter une 190SL, première main, à l'historique limpide.

60 000 / 80 000 €

326

1972 TRIUMPH TR6 PI

N° de série : 1 CP 7559 LP

Prenant la suite de la TR5, la nouvelle Triumph TR6 est présentée à la fin 1968. Reprenant le châssis, les portes et le pare-brise de la TR5, c'est le carrossier allemand Karmann qui dessine le nouveau et très moderne cabriolet TR6. Avec son arrière tronqué peint en noir et ses phares en bout d'ailes, son dessin est résolument plus fin et plus agressif que les TR4/TR5. La TR6 avait quelque chose d'intimidant qui a séduit beaucoup d'acheteurs, surtout en Amérique du Nord où 90 % de la production a été expédiée.

Si en Europe son moteur 6 cylindres à injection développait la bagatelle de 152 cv pour une vitesse de 200 km/h, les versions américaines sont équipées d'un moteur avec deux carburateurs qui est « dégonflé » à 106 cv. Triumph n'a pas pu faire mieux pour respecter les normes antipollution en vigueur aux USA.

Autant dire qu'il est difficile de comparer la version américaine et européenne. Le seul vrai problème est que les désirables TR6 européennes sont aussi les plus rares. Les dernières versions européennes subissent la crise du pétrole, le moteur développant alors 125 cv de 73 à 76.

L'exemplaire présenté est l'un des rares livré neuf par British Leyland France. Typique des années 70, sa teinte ocre d'origine symbolise la joie de vivre et l'évasion totale. Elle fleure bon les « seventies ».

Cette TR6 PI a une pompe à injection qui a été entièrement révisée. Le démarreur, l'alternateur, l'allumage, les freins et l'électricité ont été revus. Les pneus sont récents. Depuis tous ces travaux, la voiture a très peu servi. La boîte de vitesses à 4 rapports est accouplée à l'overdrive optionnel. L'état général est très satisfaisant avec un bel intérieur en simili noir d'origine et bien conservé. Le compteur indique 93 630 km, ce qui est très probablement d'origine.

Avec ses 152 cv, c'est une voiture agréable et souple mais qui peut se faire violence si on la pousse. Attachante, elle n'a connu que deux utilisateurs sur les 32 dernières années. Si la TR6 PI et son bruit enivrant marquent bien la fin d'une époque, c'est avant tout une voiture à la ligne racée pour se faire vraiment plaisir.

12 000 / 17 000 €



FORMULAIRE D'INSCRIPTION POUR ENCHERES PAR ORDRE D'ACHAT OU PAR TELEPHONE

Vente aux Enchères « Automobiles de Collection et Automobilia » - Samedi 14 Juin 2014
90 rue de Fenouillet – 31000 Toulouse - France

Indiquez si vous participez aux enchères par téléphone ou par ordre d'achat (écrit) :

Téléphone Ordre d'achat

Souhaitez-vous vous inscrire en tant que particulier ou société ?

Indiquez le nom qui devra figurer sur l'acte de vente et le titre (le cas échéant)

Nom de l'agent (si vous vous enregistrez en tant que Société) : _____

Adresse : _____

Ville : _____ Code Postal : _____ Pays : _____

Téléphone personnel : _____ Téléphone professionnel : _____

Mobile : _____ Fax : _____

Adresse électronique : _____

Date de naissance (J) _____ (M) _____ (A) _____

N° de permis de construire : _____ Date de délivrance : _____

N° de passeport : _____ Date de délivrance : _____

Type de carte bancaire : Visa Mastercard Maestro

N° de carte : _____ Date : _____/_____/_____

Titulaire de la carte : _____

Code de sécurité à trois chiffres : _____

(Merci de bien vouloir nous transmettre une lettre de garantie émise par votre banque avant l'ouverture de la vente)

N° du lot	Description du lot	Enchère maximale
		€
		€
		€
		€
		€

Les enchères par téléphone et par ordre d'achat sont les services qui vous sont proposés par O.V.V. EURL Marc Labarbe ; O.V.V. EURL Marc Labarbe ne peut être tenu responsable des erreurs ou omissions liées au processus de vente aux enchères. En soumettant ces enchères, vous vous engagez par contrat à acheter chaque lot dont vous remportez l'enchère. Si vous remportez l'enchère, vous devez vous acquitter du prix d'achat, y compris la prime de l'acheteur et la TVA.

JE RECONNAIS AVOIR LU, COMPRIS ET ACCEPTE LES CONDITIONS ENONCEES CI-DESSUS. J'AI PRIS NOTE QUE O.V.V. EURL MARC LABARBE SE RESERVE LE DROIT D'ENREGISTRER TOUS LES APPELS TELEPHONIQUES LIES AUX ENCHERES PAR TELEPHONE.

Signature et mention « Lu et approuvé » : _____ Date : _____

Merci de bien vouloir retourner par mail ce formulaire dûment complété et signé à Grégory DEWAILLY : dewailly.labarbe.auctions@gmail.com

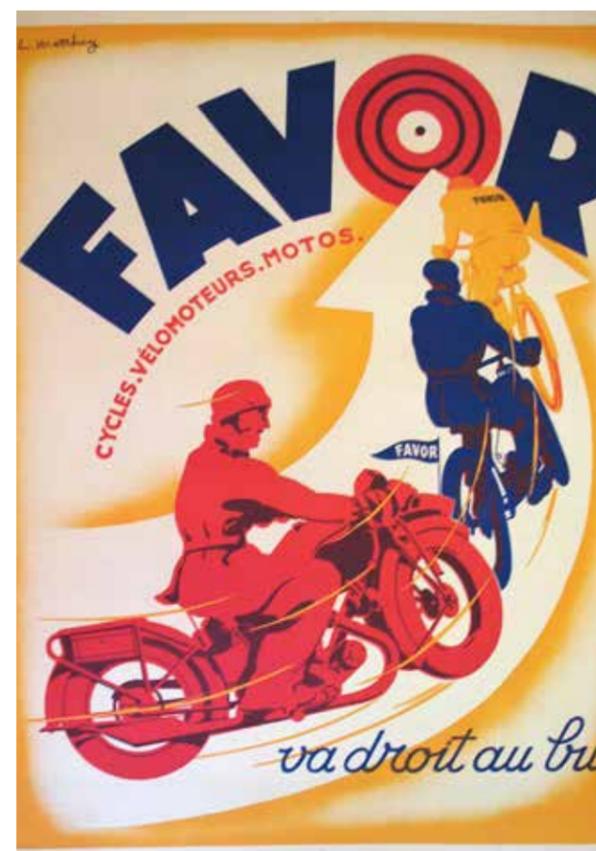
Si vous n'avez pas reçu un email de confirmation dans un délai de 24 heures, contactez Grégory DEWAILLY au +33 (0)6.99.44.59.83



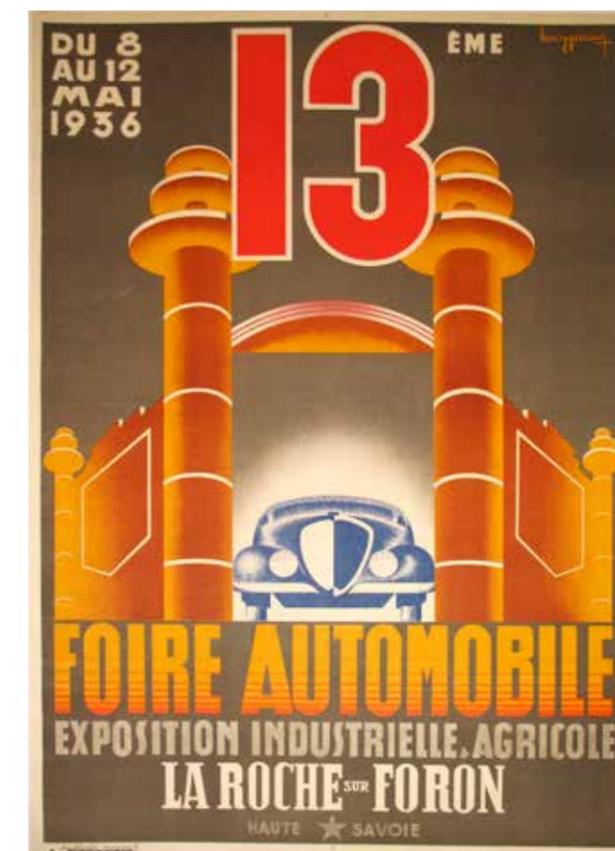
198



188



191



189



Vente Samedi 14 Juin à 14h30

Lieux d'exposition :

Automobiles : 90 rue de Fenouillet 31200 Toulouse
Automobilia : 3 Boulevard Michelet-Hôtel des ventes Saint Aubin 31000 Toulouse

Dates d'exposition :

Jeudi 12 Juin : 10h00-12h00 & 14h00-18h00
Vendredi 13 Juin : 10h00-12h00 & 14h00-21h00 - Samedi 14 Juin : 9h00-12h00

Lieu de vente :

automobiles et automobilia :
3 Boulevard Michelet-Hôtel des ventes Saint Aubin
31000 Toulouse