

Motos & Automobiles

CLASSIC & COMPÉTITION

VENTE AUX ENCHERES PUBLIQUES | SAMEDI 17 OCTOBRE 2015 | 16H
CLASSIC AND SPORT CARS AND MOTORCYCLES FOR SALE BY AUCTION | SATURDAY 17TH OCT 2015 | 4PM



FRENCH RIVIERA CLASSIC

STANISLAS MACHOÏR
COMMISSAIRE PRISEUR

LOT	ANNEE	NOM	PAGE
109	1966	AC COBRA 427 Roadster	50 - 51
185	1985	AC COBRA REPLICA	135
128	1975	ALFA ROMEO 1600 JUNIOR	72
118	1962	ALFA ROMEO 2000 Touring	60
108	1966	ALFA ROMEO DUETTO	49
111		ALPINE RENAULT 1600 S	53
150	1971	ALPINE RENAULT 1600 S G3	99
152	1975	ALPINE RENAULT FASA A110	101
159	1973	ASTON MARTIN AMV8	111
143	1955	ASTON MARTIN LAGONDA Cabriolet MKII	91
171	1954	AUSTIN HEALEY 100/4 BN1 «100M»	124
119	1956	AUSTIN HEALEY 100/4 BN2	61
162	1962	AUSTIN HEALEY 3000 MII BT7	114 - 115
121	1967	AUSTIN PRINCESS VANDEN PLAS	64
112	1983	BMW 323 H26 BAUR HARTGE Cabriolet	54
177	1986	BMW 325i e30	130
131	1959	CADILLAC DEVILLE Coupé	75
130	1957	CADILLAC ELDORADO BROUGHAM	74
127	1959	CADILLAC ELDORADO SEVILLE «Elvis PRESLEY»	70 - 71
183	1955	CAMION FORD THAMES	134
163	1932	CHEVROLET CONFEDERATE DE LUXE	116
125	1925	CITROËN 5 HP Cabriolet Ex. Prince RAINIER III	68
103	1939	CITROËN TRACTION 7C	44
157	1982	DE TOMASO PANTERA GT5	109
113	1980	FERRARI 308 GTS	55
120	1965	FERRARI 330GT/65 EVOLUZIONE CALIFORNIA Spyder	62 - 63
172	2008	FERRARI 430 Challenge	125
182	2006	FERRARI 430 Novitec	133
106	1994	FERRARI 456 GT	47
129	1975	FERRARI GT4 DINO	73
104	1985	FERRARI TESTAROSA MONORETRO	45
114	1970	FIAT 500	56
105	1964	FIAT 500 D	46
156	1969	FIAT 500 GAMINE Spyder	108
141	1983	FIAT LANCIA 037 «MARTINI»	89
164	1930	FORD A Roadster-Speeder de Luxe	117
126	1930	FORD AF COACH Ex. Prince RAINIER III	69
146		FORD GT40 MKII Carroll SHELBY	94 - 95
158	1969	FORD MUSTANG 351	110
135	1968	FORD MUSTANG FAST BACK GT 557 E «Eleanor»	80 - 81
165	1911	FORD T TORPEDO RUNABOUT	118
115	1955	FORD THUNDERBIRD	57
137	1955	FORD THUNDERBIRD	83
144	1956	FORD THUNDERBIRD	92
167	1937	FORD V8 PICK UP Flatbed	120
166	1936	FORD V8 Roadster de Luxe	119
134	1967	JAGUAR TYPE E Roadster	79
122	1992	LAMBORGHINI DIABLO	65
140	1983	LANCIA 037 Ex. BIASION	86 - 88
153	1988	LANCIA DELTA HF 4WD	102
151	1994	LANCIA DELTA HF Evo. 2	100
154	2012	LANCIA STRATOS REPLICA	103
138	1974	LIGIER JS 2	84
160		LOTUS ELAN	112

LOT	ANNEE	NOM	PAGE
184	1991	MARTIN SEVEN	135
102	1990	MASERATI BITURBO Spyder	43
178	1999	MASERATI QUATTROPORTE	130
136	2004	MASERATI QUATTROPORTE	82
139	1955	MERCEDES 190 SL	85
174	1956	MGA	127
181	2000	MITSUBISHI 3000 GT VR4	131
145	1977	MORGAN 4/4	93
155	1970	NART ZAGATO	104 - 107
124	1958	PORSCHE 356 A Cabriolet	67
132	1973	PORSCHE 911 S 2,4L	76 - 77
180	1979	PORSCHE 911 SC 3L	131
107	1971	PORSCHE 911 T 2,2L	48
170	1969	PORSCHE 912 Targa	123
169	1991	PORSCHE 964 Cabriolet	122
161	1993	PORSCHE 964 RS	113
176	2014	PORSCHE 991 GT3 Club Sport	129
142	2005	PORSCHE 996 Turbo S Cabriolet	90
179	1981	PORSCHE CARRERA SC 3L	131
110		RENAULT 12 GORDINI	52
168	2002	RENAULT CLIO V6 SPORT (RHD) SERIE 1	121
148	1983	RENAULT R5 TURBO 2	97
149	1983	RENAULT R5 TURBO 2	98
147	1982	RENAULT R5 TURBO Groupe IV	96
173	1967	SUNBEAM ALPINE TIGER MKI	126
117	1979	TOYOTA HJ 45 PICK UP	59
116	1972	TOYOTA LAND CRUISER FJ40	58
133	1990	TOYOTA MR2	78
175	1961	TRIUMPH HERALD SALOON 948	128
101	1965	TRIUMPH SPITFIRE 4/MKII	42
123	1976	TRIUMPH TR6	66



| VENTE AUX ENCHERES PUBLIQUES | MOTOS ET AUTOMOBILES |
COLLECTOR'S MOTOR CARS, MOTORCYCLES FOR SALE BY AUCTION

SAMEDI 17 OCTOBRE A 16H | SATURDAY 17th OCTOBER at 4pm

STADE ALLIANZ, NICE, Côte d'Azur, France

Roamhy HERAS
DIRECTION GENERALE | GENERAL DIRECTOR

Maître Stanislas MACHOÏR
COMMISSAIRE-PRISEUR | AUCTIONEER

Charles NAVEAU
EXPERT

EXPOSITION PUBLIQUE DANS LE CADRE DU SALON FRENCH RIVERA CLASSIC | VIEWING

Le Vendredi 16 Octobre de 10h à 22h | Friday 16 Octobre from 10am to 10pm
Samedi 17 Octobre de 10h à 15h30 | Saturday 17 Octobre from 10am to 3:30pm
Dimanche 18 Octobre de 10h à 18h | Sunday 18 Octobre from 10am to 6pm

ENTRÉE LIBRE | FREE ENTRANCE:
Vendredi 21h30 | Friday 16th Oct 9h30pm

ORDRES D'ACHAT | ABSENTEE BID FORMS
smachoir@stanislasmachoir.com

ADMINISTRATION DE LA VENTE | SALE ADMINISTRATOR
Maria Teresa GEORGES
contact@stanislasmachoir.com

CONSEILLER TECHNIQUE
Raphaël KRINGS

IMPORTANT :
Le catalogue de la vente aux enchères donne droit à l'entrée au Salon, et à la Salle de Ventes, avec la priorité aux personnes enregistrés pour participer à la vente, selon les places dans la limite du disponible.

La vente est soumise aux conditions générales de vente établies dans ce catalogue.
Nous vous prions de prendre connaissance des informations concernant les frais de vente, l'enlèvement des véhicules, le transport et le gardiennage figurant dans ce catalogue.

IMPORTANT INFORMATION :
The catalog of the auction authorizes the entry to the Showroom and the Sale's room, with priority to those registered to participate in the sale, according to the limit of available seats.

The sale is conducted according to the general conditions printed in this catalogue. We advise all bidders to familiarize themselves with the conditions regarding transport and storage.

INFORMATIONS PENDANT L'EXPOSITION ET LA VENTE | INFORMATION DURING THE VIEWING AND SALE
+33 (0)6 27 55 08 16 | roamhy@stanislasmachoir.com

SVV FRANCE EXPERTISES ENCHERES | STANISLAS MACHOÏR 2002/384
Société de Ventes Volontaires aux enchères publiques | Auction House

CHATEAU DE LASSERRE | 31380 MONTASTRUC LA C. | FRANCE
+33 (0)5 61 48 53 92 | contact@stanislasmachoir.com

www.stanislasmachoir.com



FRENCH RIVIERA CLASSIC

16 - 17 - 18 OCTOBRE 2015
STADE ALLIANZ RIVIERA - NICE



MOTO GUZZI 500 / 1948



FERRARI 275 GTB/C - CHASSIS 1

VENTE AUX ENCHERES
Stanislas Machoïr
SAMEDI 17 OCTOBRE - 16H00



www.fr-cms.com



VENTE AUX ENCHERES CLASSIC ET COMPETITION : AUTOMOBILES & MOTOS

Une ville éblouissante, Nice et sa baie des anges, une ville dynamisée par son Maire, Monsieur **Christian ESTROSI** ; un salon automobile qui a les atouts pour devenir le must en

déhors de Paris ; un emplacement moderne et exceptionnel comme celui du Stade Allianz Riviera ; une équipe jeune et dynamique autour de **Thierry FROGET**, chef d'orchestre de l'événementiel sur la Côte d'Azur, sans oublier le conseiller **Pierre Guy MORANI**, dont on connaît la carrière de médecin et d'élus mais aussi de sportif et de pilote amateur : Comment refuser de réaliser une vente aux enchères avec tout ce contexte unique à dimension internationale ?

Nous tenons à féliciter également les dirigeants du **Stade Allianz Riviera** ; ils ont saisi cette chance d'anoblir leur lieu avec la venue d'un public d'amateurs distingués et de voitures de niveau mondial, qui vont remplacer l'espace d'un weekend les tumultueux fans du foot.

Une vente « nouvelle tendance » avec l'association de voitures anciennes et des Super cars actuelles. Si le stade accueillera la Coupe d'Europe en 2016, nous présenterons dans notre vente des voitures de niveau mondial : La Lancia 037 de M. **BIASION**, une des voitures du titre de champion du monde 1983 ; La Ford GT40 identique à celle gagnant les 24h du Mans 1966 ; La mythique AC Cobra de 1965 ; La Ferrari 330 modifiée California d'un ingénieur champion du monde avec Ferrari Proto ; Les plus puissantes Ferrari Novitec et Mustang 557 au monde en leur temps ; ou la Cadillac « Elvis » le plus grand rocker mondial.

Si nous laissons pour une vente le château de Lasserre à Toulouse, qui présente toutes les commodités pour la logistique ; cela ne change rien au déroulement des ventes qui sont devenues internationales par les nouvelles technologies qui permettent de suivre nos ventes en direct dans le monde entier ; nos derniers acheteurs à Toulouse étaient du Koweït, Qatar, Liban, Maroc, Amérique du Sud...

Prochaine vente à Toulouse le 5 et 6 Décembre : la fameuse vente « Solo Ferrari » avec 900 lots d'Automobilia dont 8000 photos de l'histoire de la firme au cheval cabré.

Le soleil se lève à l'Est

Lors de notre participation au Rallye « Liège-Sofia-Liège » (les rallyes sont notre premier vecteur de communication) nous avons pu constater l'ouverture de la Roumanie à l'Automobile de Collection grâce au champion et businessman Ion **TIRIAC** qui a créé à BUCAREST un superbe musée, démonstration actuelle de la tendance automobile, avec un but pédagogique. Félicitations Daniel **SANDERLACHE**, créateur du magazine MOTOR CLASSIC, 1ère Magazine roumaine de l'Automobile de Collection.

De l'est aussi l'avenir, comme Sun Quianhe, notre collaborateur en est incarnation : Nous lui devons une étude sur le marché actuel de l'Automobile de Collection...

Stanislas MACHOÏR
Commissaire-Preneur



2^{ème} SALON DU VEHICULE DE PRESTIGE & COLLECTION SUR LA CÔTE D'AZUR : AUTO - MOTO - BATEAU

Après le succès de la première édition avec 12 000 visiteurs, le

deuxième **French Riviera Classic** se déroulera les Vendredi 16, Samedi 17 et Dimanche 18 Octobre 2015 dans son tout nouvel écrin du Stade Allianz Riviera de Nice.

Idéalement situé à 10 minutes du centre-ville, à proximité immédiate de l'autoroute et de l'aéroport international Nice Côte d'Azur, et doté d'infrastructures ultra-modernes, le salon bénéficiera de 30 000 m² de surface d'exposition dont 15 000 m² couverts et 30 000 m² de parkings gratuits.

Plus de 150 exposants et 15 000 visiteurs sont attendus. Le thème de cette année sera « Automobile et Cinéma sur la Riviera », avec les véhicules célèbres apparus dans les films mythiques tournés sur la Côte d'Azur, comme l'Aston Martin de James Bond dans « Goldeneye » ou la Sunbeam de Grace Kelly dans « La main au collet » d'Alfred Hitchcock. D'autres expositions seront présentées comme Bugatti, Venturi, « les supercars » de Ferrari et la F1 de Michael Schumacher, ainsi qu'une collection unique de Moto-Guzzi et de bateaux racers. Les 60 ans de la populaire et déjà légendaire Citroën DS seront célébrés et une place particulière sera réservée aux pompiers avec une présentation exceptionnelle de leur matériel d'époque. La collection personnelle du Prince de Monaco sera aussi mise à l'honneur. Enfin, il sera possible de visiter en même temps le tout nouveau Musée National du Sport.

Cette année verra l'arrivée des exposants des marques auto de prestige, moto et bateau avec Riva. Sur leurs stands, des modèles mythiques rappelleront l'histoire de chaque marque.

Aussi, les visiteurs auront la possibilité de dîner dans l'Allianz Riviera illuminé lors de la nocturne du Vendredi soir.

Nous sommes aussi très heureux que l'étude réputée de Maître Stanislas MACHOÏR ait choisi le cadre de l'Allianz Riviera et du French Riviera Classic pour y organiser sa grande vente aux enchères le Samedi après-midi.

Une bourse d'échange rassemblera sur le parvis tous les chineurs à la recherche de la pièce rare et de nombreuses animations pour tous les publics compléteront le programme. Un très beau catalogue du salon édité par Riviera Sélections à 20 000 exemplaires sera aussi distribué gracieusement aux visiteurs.

Soutenu par la Ville, la Métropole Nice Côte d'Azur ainsi que par le Conseil départemental, nous espérons que ce salon deviendra par sa qualité et sa notoriété une référence incontournable.

Thierry FROGET
Président du comité d'organisation
FRENCH RIVIERA CLASSIC

DELIVRANCE, TRANSPORT ET GARDIENNAGE DES LOTS

CONDITIONS DE LA VENTE

Les rapports entre STANISLAS MACHOÏR et les acheteurs sont soumis aux conditions générales de vente figurant dans ce catalogue.

La vente se déroulera en français et en euros.

DELIVRANCE, TRANSPORT ET GARDIENNAGE DES LOTS

Les propriétaires de lots non vendus et qui souhaitent récupérer leur véhicules après la vente pourront les récupérer le lundi 19 Octobre à partir de 14h.

Les lots ne seront délivrés qu'après encaissement effectif du règlement.

La tolérance d'un magasinage n'engage pas la responsabilité de la SVV STANISLAS MACHOÏR, à quelque titre que ce soit, le lot étant considéré sous la responsabilité et la garantie exclusive de l'adjudicataire, dès le prononcé de l'adjudication Il ne pourra recourir contre STANISLAS MACHOÏR dans l'hypothèse ou par suite de vol, perte ou dégradation de son lot, après adjudication. Les voitures doivent être assurées par leur propriétaire, qui est responsable de tout dégât occasionnée par leur véhicule.

DEPOT, ENTREPOSAGE ET TRANSPORT

Les frais d'entreposage sont à la charge de l'acheteur.

Les voitures devront être enlevées soit le **Lundi 19 Octobre et cela jusqu'à 18h**, après règlement de leur achat (virement et chèque de banque), soit dès **Mardi 20 Octobre 9h**, à l'adresse suivante : ZI SECTEUR D11 - 22 ALLEE DES GEOMETRES - 06700 ST LAURENT DU VAR.

Contact. M. Philippe SEVERI (06.14.80.20.73)
severiautoclassic@gmail.com

Toutes les voitures seront transportées par les Etablissements SEVERI et stockées à 5kms du Stade à l'adresse ci-dessus.

FRAIS DE TRANSPORT

STADE ALLIANZ RIVIERA → DEPOT ST LAURENT DU VAR:

-150€ par lot en dessous de 1.7T
-250€ par lot au-dessus de 1.7T

L'enlèvement et le transport des lots acquis sont à la charge exclusive de l'acheteur.

COUT DU STOCKAGE : 25€ HT par jour.

Les Etablissements SEVERI peuvent se charger de mettre en relation les acquéreurs avec un transporteur. Tout cela n'est en aucune relation et responsabilité quel que soit avec STANISLAS MACHOÏR.

Besoin d'un conseil ou plus d'informations ?

Maria GEORGES +33 (0)5 61 48 53 92
contact@stanislasmachoir.com

ACCES AU STADE ALLIANZ EN VOITURE



TRANSPORT AND STORAGE CONDITIONS

The relationship between STANISLAS MACHOÏR and the buyer is subject to the general conditions of sale printed in this catalogue.

The auction will be conducted in french and all lots are calculated in euros (€).

STORAGE

The owners of unsold lots and wishing to collect their own lots should inform STANISLAS MACHOÏR and be collected on Monday 19th October from 2 pm to 6pm at the Exhibition Hall at the STADE ALLIANZ RIVIERA.

Lots will be removed on Tuesday at 9am and will incur removal and storage charges.

Lots will only be delivered when cleared funds are received.

CLEARANCE

Purchased Lots should be cleared on the day of the sale for all payments received by bank transfer. Any lot remaining after Monday 19th October 2015 - 6pm, will be removed to the SEVERI Storage Co. entirely at the owners' risk and expenses. It is strongly advisable that purchasers make arrangements regarding their lots in advance of the sale.

STORAGE

SEVERI Co. is located 5km from the Stade ALLIANZ
Address : ZI SECTEUR D11 - 22 ALLEE DES GEOMETRES
06700 ST LAURENT DU VAR.

Representative : Mr. Philippe SEVERI +33 (0)6.14.80.20.73.
severiautoclassic@gmail.com

Payments regarding the Storage charges must be arranged directly with the SEVERI Services.

Collection is strictly by appointment only.

UPLIFT FROM STADE ALLIANZ RIVIERA → STORAGE AT ST LAURENT DU VAR:

-150€ + VAT per lot below 1.7T
-250€ + VAT per lot above 1.7T

STORAGE CHARGES : 25€ + VAT per lot and per day.

INSURANCE AFTER SALE

Purchasers are reminded their purchases are their responsibility from the fall of the hammer. It is the responsibility of the buyer to have its lots insured.

Neither STANISLAS MACHOÏR nor its agents will be liable for any damage that the lot might suffer from the fall of the hammer.



ALLIANZ RIVIERA

Boulevard des Jardiniers | 06200 NICE
GPS : Latitude : 43.704 / Longitude : 7.191



ACCÈS À L'EXPOSITION ET LA VENTE AUX ENCHÈRES ACCESS TO THE EXHIBITION AND THE SALE'S ROOM

Vendredi 16 Octobre de 10h à 22h | Friday 16 October from 10am to 10pm
Samedi 17 Octobre de 10h à 15h30 | Saturday 17 October from 10am to 3:30pm
Dimanche 18 Octobre de 10h à 18h | Sunday 18 October from 10am to 6pm





LA VOITURE DE COLLECTION : L'AVENIR DU MARCHÉ DE L'ART

Si le terme « marché » peut paraître péjoratif, il est parfaitement adapté à l'ère actuelle : L'art, même s'il a toujours été l'objet de spéculations, est devenu un des facteurs financiers primordiaux. Il est en perpétuelle évolution et de nouvelles tendances ont supplanté les valeurs classiques.

Si en 20 ans ce marché a connu une explosion financière avec une plus-value de 200%, c'est la spécialité de la voiture de collection qui a connu la plus forte hausse : 395%. Et nous n'en sommes qu'au début, cette dernière année ayant connu une nouvelle hausse de 100 à 200% pour certaines voitures.

UN MARCHÉ MONDIAL

Ce marché était réservé il y a 30/50 ans aux œuvres classiques : tableaux anciens et modernes jusqu'au cubisme, mobilier jusqu'à l'Art Déco et objets antiques ou exceptionnels. De nouvelles spécialités ont pris le dessus : Art Contemporain, BD, montres, et surtout l'Automobile. Le marché qui était dominé par l'Art français est devenu mondial, avec malheureusement pour la France l'éclosion de valeurs nationales qui ont pris le dessus. Hormis les peintures et objets exceptionnels au renom mondial, nombre de valeurs ne sont reconnues que dans leurs pays respectifs. Les Années 2000 sont le cadre de ce changement radical.

Du fait de la mondialisation, les données ont changé, si les Etats Unis affichent encore les meilleurs résultats en vente aux enchères, ils sont talonnés par la Chine, ce qui aurait été incroyable il y a encore 20 ans, dépassant le Royaume Uni et la France. Encore faut-il dire que le marché français est boosté par les achats d'œuvres chinoises, grâce à l'amour de leur pays, contrairement aux français qui n'ont aucun sens de leur patrimoine et où une statue africaine fera plus chère qu'une merveilleuse sculpture du XVI^e ; c'est le phénomène bolcho-bobo.

L'avenir des pays européens comme la France et l'Angleterre, seuls pays possédant des maisons de ventes aux enchères spécialisées dans l'Automobile de Collection sera d'être des sources d'approvisionnement pour les pays émergents.

UN AVENIR TRACE POUR L'AUTOMOBILE DE COLLECTION

Plusieurs raisons pour conforter cette analyse :

1. Les grandes marques automobiles sont connues du monde entier : le nom de Ferrari est magique et un des plus connus tel Coca Cola ; Porsche, Alfa Romeo, Mercedes, Jaguar, Maserati, Lamborghini sonnent aux oreilles de tous ; Malheureusement les français n'ont pas su prendre le virage de la qualité et du prestige et n'entrent pas dans cette élite recherchée, et cela malgré des résultats en F1 ou en rallye raid. Aucune GT française de qualité : si ce n'est Facel Vega..
2. Contrairement aux objets d'Art qui demandent une culture approfondie, l'Automobile de Collection est à la portée de tous. Et de plus l'achat d'une voiture de collection est souvent l'aboutissement d'un rêve d'enfance, et également l'acquisition d'une certaine considération externe.
3. Enfin sur le plan financier, l'automobile, qui est mobile, est plus sécurisant que l'immobilier qui est immobile ! : le déplacement permet d'éviter les politiques rétrogrades de certains pays « bornés » et donc la fluidité du patrimoine. De plus, les placements bancaires quand ils sont positifs, ce qui devient rare, n'offrent pas la même rentabilité que l'automobile de collection. L'on assiste à la création de nombreux fonds d'investissement basés sur l'Automobile de Collection, qui s'ils sont menés par des gens connaisseurs et sérieux sont des valeurs sûres à long terme.

Ces fonds d'investissement, achètent, stockent et attendent l'ouverture du marché encore restreint à ce jour de la Chine ou des Indes. Ces marchés qui vont s'ouvrir à court terme vont faire exploser les prix de certaines marques.



Nos ventes aux enchères sont le témoignage de cela avec 50 à 70% des achats étrangers, le phénomène sera le même que pour les importants tableaux modernes avec des ports francs identiques pour les voitures de qualité.

« L'on va assister à des collections plutôt statiques, de musées, changement aussi du collectionneur-utilisateur. Des voitures qui ne rouleront jamais, c'est peut être un non-sens mais c'est le revers de la valeur, qui va courir avec une Ferrari GTO de 40 M€, en course ? D'où l'intérêt et la valeur des copies de qualité ! »

QUELS SONT LES PLACEMENTS ?

Ce développement de la voiture de collection comme lors de la ruée vers l'or, entraîne tout un nombre de spéculateurs et de gens qui tournent autour d'eux, plus ou moins sérieux : nouveaux marchands, pseudo experts, maisons de ventes sans expérience.



Cela dit, si le segment de la voiture de collection est si porteur, c'est également en raison des placements plus qu'aléatoires dans l'Art contemporain, peinture et sculpture où l'on assiste au « n'importe quoi » telles les expositions mercantiles au château de Versailles... On est plus dans le monde de Star Academy que dans le

sérieux. Par contre, la valeur d'une automobile de collection de qualité résulte de réalisations concrètes et sérieuses : esthétique, mécanique, nombre limité. Une Ferrari, même achetée trop chère ne verra jamais sa côte s'effondrer comme les pseudos œuvres d'art, dont la valeur factice pourra être réduite à néant 10 ans plus tard !

SAVOIR ACHETER

Les critères sont simples : marque reconnue au plan mondial, rareté du modèle, historique. Sachez faire la différence entre une Ferrari ancienne par exemple, réalisation artisanale et une Ferrari moderne de fabrication industrielle, hormis les séries ultra limitées. Comme le disait un propriétaire de Ferrari : Posséder une Ferrari moderne sera pour les « pauvres » et ce n'est plus « tendance », il faut avoir une Ferrari ancienne, réservée aux « riches » et aux gens de classe !..

Exit malheureusement les voitures populaires d'avant-guerre, et peu d'espoir pour les populaires toutes époques : nous sommes dans un monde financier et ce qui est rare et beau sera toujours cher, et de plus en plus cher.

En résumé profitez vite des possibilités actuelles car lorsque les businessmen chinois ou des Indes auront pris le marché en main, il sera trop tard ! Cela est tout prêt de se réaliser : les voitures de collection sont en passe d'accéder au statut de bien culturel et donc de ne plus répondre aux contraintes des voitures modernes de consommation, fiscales et douanière. Au contraire, leur accès sera facilité pour enrichir les patrimoines.

Dernière minute : le nom de la marque De Tomaso vient d'être acheté 1M d'Euros par un groupe chinois visionnaire..

Par : Roamhy HERAS
roamhyheras@gmail.com



VENdre AUX ENCHERES



MOBILIER ET OBJETS D'ART

Choisir de vendre un objet avec le conseil d'un commissaire-priseur, cela signifie faire confiance à un spécialiste qui se chargera de défendre vos intérêts et vous assurera une transaction en toute transparence.

Maitre MACHOÏR est à votre disposition pour estimer vos objets et collections.

EXPERTISER

Pour faire estimer vos objets en vue d'une éventuelle vente, vous pouvez :

- Envoyer vos photos en format jpg ou pdf directement par mail à : smachoir@stanislasmachoir.com
Nous vous prions de nous fournir toutes les informations possibles (signature, technique, dimensions, état de conservation, date, documentation, historique, etc).
- Nous contacter pour fixer un rendez-vous à votre domicile ou vos locaux. Nous pouvons nous déplacer en France et à l'international pour un objet, un tableau ou une collection entière.
- Nous apporter vos objets à l'Etude, au Château de Lasserre à TOULOUSE, du lundi au vendredi de 9-12h et de 14h-18h, sur rendez-vous.

L'Expertise donne lieu à l'établissement d'un document écrit soumis à un forfait.

L'INVENTAIRE ET LE MANDAT DE VENTE

L'inventaire est un document contenant la liste des expertises d'un ensemble de biens meubles, le plus souvent accompagnée de leurs estimations. Il est réalisé à l'occasion de la préparation d'un contrat d'assurance, de mariage, d'un divorce, pour estimer une collection, connaître la valeur d'un ensemble d'œuvres d'art, pour réaliser une donation entre vifs, pour réaliser un partage/une succession et en vue d'une vente.

L'inventaire est donc le relevé et la description d'un ensemble d'objets détenu, le plus souvent, par un particulier. Le commissaire-priseur se déplace aussi bien en France ou à l'étranger. Chaque inventaire donne lieu à l'établissement



AUTOMOBILES

d'un document écrit qui est adressé au propriétaire des objets.

Une fois que votre décision de nous confier vos objets à vendre sera prise, vous signerez une Réquisition de Vente, qui est le contrat par lequel vous nous confiez la vente de votre bien. Y sont fixés les termes et conditions de vente, le détail des frais de vente, les prix de réserve. Ainsi vous êtes informé des conditions de vente, avant la vente. Nous nous chargerons d'organiser la vente aux enchères de vos lots au mieux de vos intérêts.

Après la vente, nous vous communiquerons les résultats obtenus. Si votre objet n'a pas trouvé d'acquéreur, nous étudierons avec vous l'opportunité de présenter votre bien dans une prochaine vente et/ou les vendre de gré à gré.

VENTES DE GRE A GRE OU VENTES PRIVEES

Les sociétés de ventes volontaires ont la possibilité de pouvoir vendre des œuvres hors vente aux enchères publiques. C'est-à-dire que lorsqu'un objet n'a pas trouvé acquéreur lors d'une vente aux enchères, le Commissaire-Preneur et le propriétaire accorderont sur la possibilité de le vendre ensuite de gré à gré.

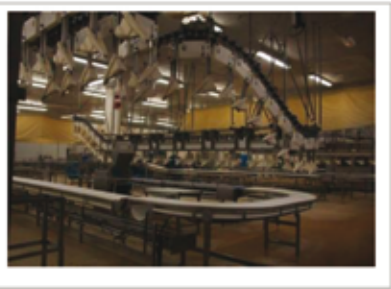
ACHETER AUX ENCHERES

Deux types de ventes :

-Ventes cataloguées : L'ensemble des lots vendus sont répertoriés dans un catalogue, que vous pouvez vous procurer soit à l'étude directement, soit en version électronique dans notre rubrique prochaines ventes environ 2 semaines avant la vente.
-Ventes non cataloguées : Pour connaître les lots, il suffit de se rendre sur place la veille lors de l'exposition publique. Nous acceptons les visites sur rendez-vous pour les clients venant de l'étranger.

Enregistrement en vue de participer dans une de nos ventes :

Pour enchérir lors d'une vente, il est nécessaire de s'enregistrer lors des expositions publiques et au plus tard une heure avant la vente. Une pièce d'identité vous sera demandée au moment de l'enregistrement.



MATERIEL PROFESSIONNEL

Voir les objets/lots mis en vente:

Avant la vente, la veille le plus souvent, est organisée une exposition publique des lots qui seront présentés. Cela vous permet de voir de plus près les lots qui vous intéressent afin de prendre connaissance de leur état. Le commissaire-priseur et ses experts sont également présents pour vous renseigner et répondre à vos questions.

Les biens mis en vente :

Des rapports d'état peuvent être communiqués à titre indicatif et gracieux sur simple demande, par courrier, téléphone ou courrier électronique. Les mentions figurant au catalogue sont établies par la Maison de Ventes et l'expert qui l'assiste le cas échéant, sous réserve des notifications et des rectifications annoncées au moment de la présentation du lot et portées au procès-verbal de la vente. Les dimensions, les poids et les estimations ne sont donnés qu'à titre indicatif.

Les rapports sur les lots mis en vente sont préparés fonction des connaissances artistiques et scientifiques à la date de la vente et toute erreur ou omission ne saurait entraîner la responsabilité de STANISLAS MACHOÏR. L'absence de mention d'état au catalogue n'implique nullement que le lot soit en parfait état de conservation ou exempt de restauration, usures, craquelures, rentoilage ou autre imperfection. **Les biens sont vendus dans l'état où ils se trouvent au moment de la vente.** Aucune réclamation ne sera admise une fois l'adjudication prononcée, l'exposition préalable ayant permis l'examen de l'objet.

ENCHERIR

Nos ventes sont publiques, elles sont donc ouvertes et accessibles à tous. Tout le monde peut participer à condition d'être majeur, responsable et solvable. Il est aussi nécessaire d'avoir pris connaissance des conditions générales de ventes.

Besoin d'un conseil ? 05 61 48 53 92
contact@stanislasmachoir.com

老爷车文化板块将成为中国收藏市场下一个投资热点
在全球经济低迷的今天，投资去向已成为了全球面临的问题与挑战。然而拥有高投资回报的艺术品投资显然是当下最具潜力的投资渠道之一。在过去的 20 年里，艺术品市场经历了一个爆炸式的增长。艺术品价格增长了 200%。其中最具表现力的收藏项目，当属老爷车收藏，涨幅达到了 395%。仅 2014 年，部分车型的价格就有了 100%到 200%的增长。而且，老爷车作为收藏界的新兴领域，在未来市场有着良好的预期。随着艺术品市场不断地进行发展和演化，产生出新的趋势，同时也替代和转变了我们很多的传统价值观与收藏习惯。

世界艺术品市场

上世纪 60 年代到 90 年代，世界艺术品藏家偏好于经典传统艺术品收藏。比如在绘画收藏上偏好于古代和近代作品，喜欢立体派主义画风，在家具收藏上喜欢装饰艺术时期的作品等。但是自 2000 年起，新的收藏项目逐渐取代了传统收藏。当代艺术，连环画，手表，还有最受欢迎的老爷车，早已成为藏家们的宠儿。全球艺术品收藏也逐渐分成了两个领域，一个是国际收藏，一个是区域收藏，比如某些艺术品，因为它独特的文化只被其相应地国家和地区所认可。

因为全球化的进程，和区域经济发展的差异，艺术品拍卖国际形势也发生了转变，虽然美国目前依然是全球最大的艺术品拍卖市场，但是 20 多年前谁都无法想到，中国艺术品市场却是紧跟其后，排名世界第二。英国和法国分别位居 3 和 4 位。

法国艺术品凭借其呈现出来的文化价值，使它在世界艺术品市场上拥有了主导权的领袖地位。但据法国资深拍卖行业内人士透露，近几年法国艺术品市场的繁荣，却主要是依靠出售中国瓷器给中国人。不禁让法国艺术界的人士感叹中国经济的崛起，以及中国人对于自己国家文化的重视。这位业内人士感慨道，法国人并不重视自己文化所传承下来的东西，年轻人并不愿意继承本国的文物，一件非洲的雕塑远远超过了一件无以伦比的 16 世纪的法国雕塑。

对于未来的欧洲艺术品，英国和法国依然是主导。这两个国家未来也会成为世界艺术品的供货商。直接放眼于老爷车市场，在欧洲也只有这两个国家的拍卖行拥有拍卖老爷车的历史和传统。

中国艺术品市场现状与发展趋势

1. 中国艺术品市场现状

经过中国人的努力和创新，2010年中国艺术品市场的交易总额达到280亿美元。随之而来的2011年，中国艺术品市场的交易总额达到345亿美元，占全球艺术市场的份额达30%，名列世界第一，年增长率达到24%。虽然2014年的市场比较冷淡，2015年市场全面进入在调整阶段。但是，全球艺术品市场业内人士依旧看好中国艺术品市场，并且预计在未来的10到15年，中国艺术品市场将会有3500亿美元的市场需求。现在的中国艺术品市场真正进入了一个拐点，需要新鲜的血液与思维的进入才能重新激活这个市场。

2. 中国艺术品市场国际化

中国艺术品市场经过了10多年的发展，走向国际化的道路是大势所趋，并且中国也已具备了资质与实力进入国际市场。

在国际化的大背景下，2013年中国嘉德、保利等拍卖公司开始了走向国际市场的步伐。这些拍卖公司以香港作为窗口进行拍卖，同时又在海外设立分支机构探索市场，为国际化奠定基础。同年，2013年国际拍卖巨头如佳士得和苏富比也分别在上海和北京成功地举办了两场拍卖会。但是这只是刚刚开始，未来会有更多的拍卖行、国外艺术品公司，以及国外的艺术基金等会进入中国市场。

不仅如此，随着国际化的进程，中国收藏家也会逐渐走向国际化。如今的中国艺术品收藏主要是以中国元素为主，虽然种类多样复杂，但是若要走向国际市场还是略显单调。部分中国的大藏家已经意识到这个问题，并且开始巨资购买国外艺术品。如华谊兄弟董事长王中军豪掷 5500 万美元，加上佣金折合近 3.7 亿元人民币拍得了梵高晚年画作《雏菊与罂粟花》。2013 年，大连万达董事长王健林以 1.72 亿元人民币、约合 2800 万美元拍下毕加索的《两个小孩》。从这种种的迹象表明，中国人扫荡欧洲艺术品的时代即将到来。

3. 企业资本进入艺术品市场

中国艺术品市场逐渐成熟，企业资本随之也进入了艺术品市场，并且逐渐成为拍卖市场上的主力军。《中国机构收藏调查报告》显示，自2012年以来，中国诸多企业将艺术品投资作为企业投资的一项重要途径，就在2012 年有450亿元人民币，约合74亿美元进入市场，占据整个艺术品市场的60%以上。因为艺术品的增值率之高，未来会有越来越多的企业将艺术品作为企业资产配置中作为重要的部分。随着投资需求的增加，中国艺术品将无法满足市场，所以未来多元文化的艺术精品会成为企业收藏的重点。

4. 中国艺术品市场将走艺术银行的道路

随着经济的发展，艺术品市场的成熟，艺术品已不单单只是作为收藏品，更多的是作为一种投资与资产配置。据中国 2015 新财富 500 富人榜统计，中国资产超过 100 亿人民币的富豪达到了 161 位，并且在这些富豪的资产中，艺术品资产平均占其总资产的 5%到 9%左右。同时据专家估计，在未来的 5 到 10 年，中国会迎来企业家换代潮，诸多企业家的子嗣会接替其父辈的资产。在这样的大背景下，私人银行与家族办公室将会相继出现，去服务中国

富豪对艺术品资产的需求与管理，艺术银行也将随之出现。艺术银行一方面为艺术品及文化产业相关企业提供金融服务与支撑，另一方面为文化产业投资者寻找需求的投资项目。

未来老爷车走势

1. 未来老爷车将驶向亚洲

进入21世纪以来，随着中国大陆经济的迅猛发展，也带动了整个亚洲的经济发，亚洲各国的艺术品市场也随之发展。中国大陆艺术品市场更是在2010年、2011年超越美国成为全球第一大艺术品市场。

亚洲艺术品藏家除了对亚洲艺术品特别喜爱外，也对西方艺术品有着强烈的兴趣与强烈的需求。在 20 世纪 80 年代末至 90 年代初期，日本藏家大肆购买西方“印象派”等现代艺术作品，就可见需求的强烈。印度王室对西方老爷车也是情有独钟，并且每年举办老爷车游行活动。随着中国艺术品市场逐渐开放走向国际化，中国人对当下世界艺术品市场最受欢迎的经典老爷车一定会产生浓厚的兴趣与极大的需求，所以老爷车驶向亚洲会成为大势所趋。

2. 全球老爷车消费群将持续递增

不同于其他的艺术品，如雕塑、绘画和瓷器，需要很深的艺术修养和品位，老爷车很容易被大众所接受与喜爱。而且据数据统计，大约 80%的男性都喜欢汽车，愿意为之消费。所以未来，老爷车的消费人群仍会持续递增，老爷车的价格也会水涨船高。

3. 老爷车投资将成为未来世界艺术品投资大项

老爷车作为第一次工业革命的结晶，与手表一样，它所蕴含的不仅仅是机械

和钢铁，更蕴含着那个时代人类的智慧与艺术，折射了那个时代人们的审美与哲学，所以具备了相当的收藏价值与研究价值。从资产角度上分析，老爷车属于非固定资产，不同于房地产投资，很难流动和转移于世界各地。老爷车因其价值公认性、资产可流动性，将会更受未来投资者的喜爱。

相比于银行存款，老爷车的投资回报率远远高于银行利息或者其他理财产品。在艺术品投资领域，老爷车也以 20 年涨幅 395%成为最佳艺术品项目投资。而且，老爷车市场的历史相比于油画、雕塑相对较短，市场才刚刚起步，很多老爷车的价值还远远被低估，所以老爷车仍然拥有很强的投资潜力。

4. 老爷车是艺术品而不是交通工具

老爷车更适合于出现在博物馆和展厅，而不是出现在大马路上作为普通的交通工具。老爷车的价值逐渐被挖掘和被大众所认可，老爷车也已超越了其本身的用途，变成了一件艺术品。未来老爷车的所有者们会越来越减少老爷车的使用，这也被视为是对文物的一种保护。想象一下，拿着元青花鬼谷下山罐装酒，开着 4000 万欧元的法拉利 GTO 开拉力赛，是不是对文物的一种践踏。

如何进行老爷车投资

1. 选择有名望和声誉的机构购买

随着全球老爷车收藏淘金热得兴起，吸引了众人的目光并为之左右。在这群人当中不乏一些投机者、伪专家和没有资历的拍卖行。而作为投资者必须十分谨慎，尽量听取知名专家的意见，选择有名望的拍卖行进行购买。其实这样有声誉的艺术商人和拍卖行并不多，在法国有知名度的商人也不过两只手以内的数量，拥有超过 10 年以上专业老爷车拍卖经历的拍卖行不过只有 3 家，所以各位投资者尽量选择这些有资历的供货商进行购买。

下面编者给大家推荐几个国际知名汽车拍卖行供读者参考：

美国	欧洲
RM AUCTIONS - 加拿大	MACHOÏR - 法国
MECOM - 美国	OSENAT - 法国
GOODING - 美国	ARTCURIAL - 法国

2. 如何选择购买老爷车

在选择购买老爷车的时候，消费者要从车子的美学、机型和存世量进行考察。简单的来讲，我们一般建议选购国际知名度高、认可度高的品牌车，比如阿斯顿马丁是我们最建议收藏的一个汽车品牌，另外还有些罕见的车型，或者是有历史

意义的经典车型也是值得收藏的，比如阿尔法罗密欧的一些车型。

在这里我们也想为大家讲一下老法拉利与新法拉利的不同。老款的法拉利全是那个时代技艺精湛的手工艺人与设计师共同完成的杰作，有产量小、技艺精、性能好、艺术价值高的特点。而现在的法拉利除了部分超限量跑车是手工打造外，其他都是工厂生产。一位资深老爷车藏家说过，曾经的法拉利如阿拉菲让人如痴如醉，而如今的法拉利只是可口可乐。所以购买、投资的时候还是要从文化内涵上进行考量。

总结：

随着中国自由贸易区与国际文化的快速接轨，世界“老爷车”文化板块，进入中国收藏市场，成为中国收藏家与富豪们下一个新的投资热点将是大势所趋。中国广大收藏家与投资家，谁具备超前意识关注和研究这个市场，谁就能抓住下一波中国“老爷车”收藏投资的机遇。

Encherissez en direct sur internet

Nous sommes toujours ravis de vous retrouver lors de nos expositions publiques et vous faire plaisir lors des enchères très animées au Chateau. Cependant, dans un esprit d'un meilleur service, notamment, pour satisfaire la demande d'acheteurs à distance, Stanislas MACHOÏR s'est joint à la plateforme DROUOT LIVE.

DROUOT LIVE permet d'encherir en temps réel et à distance et vous permet de suivre l'avancée des lots car la vente est retransmise en direct (vidéo + son).



Vivez la vente comme si vous y étiez!

Pour enchérir en live, inscrivez-vous au plus tard 24h avant la vente:

www.stanislasmachoir.com/live

MOBILIER



SCULPTURES



TABLEAUX



VINTAGE



VENTES AUX ENCHERES | VENTES DE GRE A GRE | EXPERTISES



VOITURES DE COMPETITION



MOTOS



AUTOMOBILIA



VOITURES DE COLLECTION

DESIGNATION	ANNEE	N° LOT	N° PAGE
APRILIA 250 RS	1998/1999	34	29
BATEAU HORS BORD	vers 1961	47	37
BENELLI SEI 750	1975	40	33
BMW K1	1990	5	12
BUGATTI 35		50	38
CANOË BIPLACE	vers 1980	46	37
DUCATI 750F1 LAGUNA SECA	1987	38	31
DUCATI 900 SS	1973	15	19
FERRARI Formule 1	1965	52	38
FERRARI 330 P2 SCAF		49	38
HARLEY DAVIDSON WLC46	1949	44	36
HONDA 50 XE	1977	27	25
HONDA CB450	1971	16	20
HONDA CB72	1968	36	30
HONDA CL 350	1970	11	17
HONDA CL125	1969	18	21
HONDA DAX 70	1990	21	22
HONDA DAX ST 70	1983	7	14
HONDA DREAM 50	1997	3	11
HONDA MONKEY 50 Série GOLD	1982	4	12
HONDA MOTRA50	1983	24	24
HONDA NSR250R SP ROTHMANS Réplica	1985	13	18
HONDA RTL250S	1988	30	27
HONDA SCRAMBLER CL90	1986	26	25
HONDA TLM50	1984/1985	2	10
HONDA TLR200	1983	1	10
HONDA TLR200	1984	10	16
HONDA VFR400	1989	6	13
HONDA VFR400	1989	28	26
JAGUAR XK 120 « Violetta »		51	38
KAWASAKI 650 W1S	1971	29	26
KAWASAKI 650 W1S	1971	31	27
KAWASAKI 650 W1S	1969/1970	33	28
KAWASAKI KR250	1985	19	21
KREIDLER 50RS	1970	42	34
NSU SUPER MAX	1958	43	35
PIAGGIO VESPA 50	1976	20	22
PIAGGIO VESPA 50	1974	22	23
PIAGGIO VESPA 50	1974	12	17
RARE ENGIN MARINE A TURBINE 125 cm3 « DELFINO »		48	37
SUZUKI 750 GSXR R SP	1986	8	15
SUZUKI 750 GT	1972	39	32
SUZUKI RG400	1985	25	24
SUZUKI RV50	1979	23	23
VELOSOLEX	1968	14	18
VELOSOLEX	1968	45	36
YAMAHA 1200 VMAX	1987	37	30
YAMAHA CHAPPY 50	1990	32	28
YAMAHA CHAPPY 80	1978	17	20
YAMAHA RD 50DX	1976	41	34
YAMAHA TY 250	1988	9	16





1

HONDA TLR200 – 1983

N° Série : 1005865
Type mine : MD09
18 900 kms.

Moto de trial, monocylindre 4 temps. Non immatriculée, possibilité Carte Grise Collection.

Estimation : 2 000€ / 2 500€



2

HONDA TLM50 - 1984/1985

N° Série : 1009939
Type mine : AD07

Moto de trial, monocylindre 2 temps.

Estimation : 800€ / 1 000€



3

HONDA DREAM 50-1997

N° Série: 1100528
Type mine: AC15
2 600 kms.

Monocylindre 4 temps, double act. Rare en couleur rouge car vendue le plus souvent en grise.

Fabricant:	Honda Motor Company, Limited
Production:	1997 (CB50V) et 1998 (CB50W)
Classe:	Pseudo GP racer
Moteur:	50 cc, refroidi par air simple transversale DOHC à quatre cylindres Stroker
Puissance:	5.6 cv (4.2 kW) @ 10,500 RPM
Torque:	4.11 foot pounds @ 8,500 RPM
Transmission:	5 vitesses, chaîne entraînement final
Suspension:	Fourche télescopique avant avec ressorts intérieurs, bras oscillant arrière avec amortisseurs jumeaux
Empattement:	1,195 mm (47.0 in)
Dimensions:	Longueur: 1,830 mm (72 in) Largeur: 615 mm (24.2 in)
Poids:	81 kg (180 lb) (dry)
Capacité réservoir :	6.2 litres (1.4 imp gal; 1.6 US gal)

En 1997 à l'occasion de son 50eme anniversaire, Honda lance sur le marché une petite merveille, un 50 quatre temps double arbre à came en tête, 4 soupapes par cylindres , le petit « monstre » sera vendu surtout aux Etats Unis au prix de 5500 \$, à l'époque , la presse moto a toujours affirmé que le « Dream » n'avait jamais été importé en Europe, c'est faux, car quelques centaines sont arrivés en France. Honda obligeait plus ou moins ses concessionnaires à exposer un « Dream » dans leur vitrine, alors les amis vous allez me dire comment je sais ça, ben à cette époque, j'aidais

un copain qui venait d'ouvrir un bouclard Honda dans la région de Boulogne, c'était du black ? , ben non !

Qui c'est qui a dit ça ? , par contre les concessionnaires devaient payer la petite merveille , mon ami avait discuté âprement le bout gras , et il ne payerait le « pisse feu » à Honda France que s'il le vendait , la politique commerciale de l'importateur n'était pas très claire , concernant ce « cyclo » , pour eux c'était plus un objet d'exposition , qu'une marchandise, en gros une vitrine du savoir-faire Honda , bien sûr on pouvait l'acheter , mais voilà , la mode du 50 sportif à boîte de vitesses était passée depuis longtemps , et puis avec un prix de vente de plus de 5 plaques (8000€) les petites merveilles restèrent longtemps dans les arrières boutiques , et en 2013 il n'est pas rare qu' un Dream 50 réapparaisse sur le marché « collection », en ce moment... un miracle, aux Etats Unis , le prix des 50 Dream s'envole, dans trois ou quatre ans cette adorable petite « pétoire » va valoir une fortune .

Estimation: 5 000€ / 6 000€



4 HONDA MONKEY 50 Série GOLD - 1982

Série N°: 2301919

Type mine: Z50J

2 900 kms

En 1974 Honda sort le premier Z50 J, appelé aussi Z50 J1. Il reçoit un nouveau cadre, avec un bras oscillant et deux amortisseurs mécaniques, une selle et un réservoir différent. Le moteur est toujours identique (boîte à trois rapports semi-automatique). Le Z50 évolue en Z50 J2 en 1978, la selle change, ainsi que le réservoir, la moto reçoit un petit porte-bagage à l'arrière. La même année un modèle

dérivé du J2 est lancé : le Gorilla. Ce modèle dispose d'un réservoir avec une capacité beaucoup plus importante, une selle différente, un guidon différent. Il possède un porte bagage à l'avant et à l'arrière. Un an plus tard, en 1979, Honda décline son J2 en R. Le Z50 R est destiné aux enfants, il possède donc une selle plus basse et n'est pas homologué, tous les moteurs de Z50 R sont à boîte de vitesses semi-automatique.

De 1978 à 1980 deux types de moteurs ont cohabité sur les Z50 J : des moteurs à boîte à trois vitesses semi-automatique, équipant des modèles désignés comme J1 au Japon mais avec le même design que les J2. Et des moteurs à quatre vitesses manuelles.

Estimation : **2 200€ / 2 500€**

5 BMW K1 – 1990

Série : 6374393

Type mine : K1CJ

38 000 kms.

On peut le dire, la K 1 est un bouleversement pour la marque BMW. Un choc visuel saupoudré d'une évolution étonnante des performances routières. Si la marque de Munich peut se glorifier d'un passé riche en records de vitesse, cela tient d'une époque située entre les grandes guerres. Depuis, BM s'est forgé une image de confort, de sécurité et de fiabilité qui font référence dans le monde de la moto. Pourtant, le sport, BM connaît. En bagnole, la M3 s'y connaît pour faire parler la poudre. Et si je vous disais qu'y a un gars de chez Motorsport GMBH qui s'est penché sur la mécanique de la K1 !?

Par rapport aux autres modèles de la série K, le bloc monte en puissance pour atteindre 100 ch mais se distingue par sa nette augmentation de couple, sa valeur dépassant désormais les 10 mkg. Le 4 cylindres bavarois a également gagné 8 nouvelles soupapes pendant que le vilebrequin perdait 1,3 kg. Le rapport volumétrique augmente, passant de 10,2 à 11 à 1, certaines pièces en mouvement sont allégées et l'électronique d'injection s'avère à la pointe technologique. Ce n'est pourtant pas le moulin mais certainement le design de la K1 qui a mobilisé le plus de matière grise. Une étude poussée en aérodynamique combinée à des choix stylistiques singuliers aboutissent à une moto sans équivalent ni précédent. C'est sûr, la BM va se faire remarquer. Des lignes à la fois imposantes et taillées, mélanges de Star trek et de TGV ; un garde-boue avant incroyablement enveloppant, des coloris... mmhhhhrrgg... «Spéciaux».

Le bleu est élégant, le rouge sportif, mais les touches de jaune semés un peu partout font penser à la moissonneuse-batteuse du père Fougasse. Et pis, y a cette porte de four à micro-ondes, pardon, le phare qui casse la ligne typée vitesse de la K1. On aime, on s'interroge ou on déteste, mais cette sportive ne laissera personne indifférent.

N'oublions pas la partie-cycle qui fait preuve d'un sérieux en adéquation avec les prétentions de la machine. Le cadre de structure tubulaire conserve le dessin des séries K mais les tubes



sont plus gros. Des jantes larges et de nouveaux freins renforcés par l'ABS (de série) apporteront un réel plus au comportement routier et à la sécurité de la moto.

Tradition BMW, la transmission arrière est toujours assurée par cardan, avec l'adoption du nouveau système Paralever apparu il y a un an sur le trail R 100 GS. Le principe : une deuxième articulation permet de quasiment supprimer les effets de couple typiques de ce type de transmission. Et sur la route, moto chic ou moto choc ?

Si la machine est superbe à piloter dans les lacets de notre beau pays, elle préfère l'enroulade au pilotage trop musclé. Profitez du freinage avant mais pas pendant le virage ; un bestiau de 281 kg qui se relève tout seul dans la courbe lorsqu'on insiste un peu sur le levier droit, ce n'est pas conseillé.

Et vous en aurez des occasions d'utiliser le freinage, surtout que celui de la BM est savoureux. Il est devenu vraiment puissant, progressif et agréable. De surcroît, mister ABS veille sur tout ça.

La BMW K1 est vraiment surprenante. Confort et protection n'ont rien à voir avec les standards habituels allemands. C'est vraiment une sportive qui vient se frotter aux japonaises comme les Honda CBR 1000 et Kawasaki Tomcat. Oubliez les bagages et découvrez le pilotage par BM. Le moteur et le châssis sont costauds, le design surprenant mais qui n'emballera pas tout le monde. Il n'est pas obligatoire d'être connaisseur pour apprécier les bonnes choses ; mais là, on peut se poser la question.

Estimation : **3 000€ / 4 000€**



6 HONDA VFR400 – 1989

N° Série : 1009245

Type mine : NC30

30 393 kms.

Honda 400 CFR NC30 petite sœur de la célèbre RC30

Si si, c'est bien autour des 15 000 tours que le rupteur va couper votre élan... bluffant ! La NC 30, petite sœur de la fameuse VFR 750 R, n'est pas une petite 400, c'est un joujou extraordinaire !

RC 30 miniature

A trois pas, vous voyez une RC 30. Monobras, double optique, allure générale. Il faut un œil entraîné pour remarquer la selle passager de la 400 et la déco différente. Vous vous approchez, et là, la différence majeure apparaît : l'échelle. Petite, la NC 30 a été dessinée pour le Japon, où les gabarits ne sont pas ceux des Européens. Tout est réduit de 20 %. Mais cet effet d'optique explique en grande partie le sex appeal de la NC 30. Et ça, c'est avant de rouler avec...

Une moto de sport mythique, c'est ce que vous avez sous les yeux. Elle fleurit bon les RVF d'usine qui ont couru à Suzuka ou au Mans. La magie du marché japonais, c'est d'avoir enfanté des merveilles en réduction (250 ou 400) pour répondre aux utilisateurs locaux. Moralité, la NC 30 est sans doute la plus belle expression de l'hypersport en réduction à sa sortie en 1991. Et aujourd'hui encore on n'a rien fait de mieux dans cet esprit !

Une 400 ?

Franchement, ce n'est pas une petite moto au rabais, loin de là. Le soin et la qualité de fabrication n'ont rien à envier à la « grosse » 750 ultra célèbre. En fait, la NC 30 est exactement au même niveau que la RC 30. C'est vous dire ! La silhouette, le cadre alu de type diamant, le monobras et le logo V4 font fantasmer. Mais avec les pneus radiaux, le double disque de 296 mm avec étriers à 4 pistons, l'échappement tout inox, le V4 de 399 cm3 et un compte-tours gradué à 15 000, on ne rit plus ! Soixante chevaux sortent de ce V4 microscopique incrusté dans le cadre à double poutre. Soixante chevaux pour 399 cm3, ça fait plus de 150 ch/litre. Plutôt très élevé comme rendement mécanique, cela situe la NC 30 dans la catégorie des hypersportives ultra performantes de l'époque (une RC 30 atteint, elle, les 166 ch/l).

La béquille racing, la jante nue côté monobras, le petit disque arrière planqué entre jante et couronne, le bossage du réservoir, les deux feux rouges carrés, c'est une vraie moto sortie d'une course d'endurance. A l'époque, elle arrive en France sans marché devant elle, le permis 400 a disparu, et elle est trop chère pour s'inscrire en Promosport (limite de prix !). Honda la destine juste à exprimer sa technologie et son prestigieux savoir-faire même en réduction ! Haut de gamme comme engin, à commencer par un tarif de vente prohibitif : 59 939 F, l'équivalent d'une GSXR 750... Mais si on masque le 400 de la selle, qui devine sa cylindrée ?

Petit mais costaud !

Les commandes idéalement placées ne cachent pas un point : la

moto est petite, le réservoir court, et on se retrouve à l'étroit selon son gabarit (la NC 30 est parfaite jusqu'à 1,75 m). Avantage, on déhanchera mieux (on le verra plus tard) !

Starter planqué dans le flanc gauche du carénage, un doigt sur le démarreur et le V4 se réveille, avec le bruit caractéristique des V4 Honda calés à 360°, son sifflement d'engrenages et une voix plus aigüe que celle de la 750. Sur la béquille, l'inertie semble faible, et l'aiguille s'affole à la moindre rotation.

L'enclenchement de la première claque. C'est le point le plus négatif de la NC 30, la boîte est dure. Le micro V4 est bluffant dès les premiers mètres. Il est rond, élastique et la NC réagit à chaque coup de gaz. Pour un si petit bloc, il fait preuve d'une belle consistance. La première est super longue comme sur une boîte racing.

De 8 à 12 500...

A 8000, changement de ton, la poussée se renforce, on passe de la souplesse des V4 Honda à la puissance pure. Les 60 ch sont atteints à 12 500 tours et l'aiguille semble y bondir. Pour l'efficacité, il faut alors changer de vitesse. Pour le fun, vous restez ouvert en grand jusqu'à 14 500 juste avant le rupteur. Le son du moteur est hyper excitant, l'aiguille est dans les hautes sphères, la magie opère ! Ça y est, vous êtes à Suzuka !

Honda réussit à rendre ce moteur étonnamment efficace et utilisable malgré sa faible cylindrée : un très beau coup technique ! Côté châssis, la recette vue sur les RVF d'endurance ou la RC 30 fonctionne parfaitement. La moto est compacte, saine, stable, freine superbement bien d'un seul doigt. Avec un faible poids (moins de 200 kg) et une position très en avant (la tête au-dessus de la roue), on entre très fort en courbe avec une confiance aveugle dans ce train avant rivé au sol à la précision de bistouri. Quel outil !

Un outil de précision

Comme la moto est petite, vous déhancez sans forcer, une cuisse en appui dans le décrochement mode racing du réservoir, et voilà que le pilote en vous se laisse porter. Déhanché, sur l'angle, vous ouvrez en grand grâce à la disponibilité du moteur et à l'adhérence offerte par la roue arrière, vous montez jusqu'à 14 000, passez le rapport à la volée la tête nichée dans la bulle. Un vrai quart d'heure de défolement avec une moto au niveau de sécurité assez incroyable. La NC 30 est de ces rares motos qui vous laissent vous concentrer, vous appliquer sur votre pilotage en vous facilitant la vie à chaque seconde. Le moteur qui tracte immédiatement, la partie cycle facile, comme dans un rêve.

Evidemment vous allez avoir envie de faire du circuit... Dommage d'y abîmer une NC 30 rarissime et dont la cote est à la hausse ces temps-ci. Certains en font venir d'Angleterre pour rouler en VMA avec grand bonheur !

La puissance mesurée et la rondeur du moteur sont des atouts incroyables au quotidien. Vous pouvez piloter, vite, proprement, avec de l'application et tout cela sans vous retrouver à des vitesses impossibles à gérer sur route ouverte. Là, la petite cylindrée de la NC 30 est un grand avantage.

Estimation: **4 000€ / 5 000€**



7

HONDA DAX ST 70 – 1983

N° Série : 4011467

Type mine: ST70

3 425 Kms.

En 1969, Honda lance sur le marché mondial le Dax qui est un MTL1 (Moto Légère de 1re catégorie, ancienne désignation : vélomoteur). Cette petite moto est entraînée par un moteur monocylindre horizontal incliné à 10° 4-temps de 49 cm³ (ST50) ou 72 cm³ (ST70), doté d'une boîte trois vitesses. Elle a été un succès commercial et une des motos les plus longtemps produites. Son guidon repliable et son faible poids permettent un transport dans un grand coffre.

Elle a connu trois évolutions majeures : 1969 à 1981 (ST70) puis 1982 à 1989 (ST70A) et enfin de 1989 à 1999 (AB23), date de fin de production par Honda.

Estimation : **3 000€ / 4 000€**



8

SUZUKI 750 GSXR R SP- 1986

N° Série : 100189

Type mine : GR71G

9 135 Kms.

Version sport de la GSXR classique.

Présentée en septembre 1984 au Salon de la Moto de Cologne, la GSX-R 750 arrive sur le marché français en 1985 au tarif de 42 500 F, soit un an après sa petite sœur de 400 cm³. Les constructeurs japonais ne proposaient alors que des réplia 2 temps de leurs machines de course, telles que les Yamaha RD500LC, Honda NSR 400 et Suzuki RG500.



Etsuo Yokouchi, directeur de course chez Suzuki, est l'instigateur de cette machine exploitant un moteur 4 temps et s'affirmant être « une moto de course sur route ». Le cahier des charges est de concevoir une moto sportive de 100 chevaux qui soit 20 % plus légère que ses rivales.

Estimation : **8 000€ / 10 000€**

9

YAMAHA TY 250 – 1988

N° Série : 000928

Type mine : 3BB

En 1984 YAMAHA importe une 250 R (Ra-
cing) non homologuée avec comme ref
cadre 38V, c'était le seul modèle produit,
un kit 320cc a été proposé à la vente éga-
lement
En 1985 YAMAHA met en production la 250
S (SCOTTISH), c'est la 59N sur le cadre, elle
est homologuée
car elle a tout l'équipement conforme. Elle
est vendue en FRANCE jusqu'en 1991 sans
aucun changement mis a par couleur et
kit déco.

En parallèle de cela YAMAHA continue à
développer le modèle R, elle change de
code et se nomme 3BB elle n'est toujours
pas homologuée mais subit quelques améliorations, elle est même produite en 350 pour la France. Elle est juste
importée en très petite quantité pour les pilotes du team Yamaha France (10 motos pas plus), ceci est valable
jusqu'en 1991 date d'arrêt de production avec la R fushia avec le frein à disque.. (La Pinky)

Estimation : 800€ / 1 000€



10

HONDA TLR200 – 1984

N° Série : 1016198

Type mine : MD09

Estimation : 2 000€ / 2 500€



Photo non contractuelle

11

HONDA CL 350- 1970

N° Série : 5000879

Type mine : CL 350

Immatriculable collection.

Estimation : 4 500€ / 5 000€

12

PIAGGIO VESPA 50 – 1974

N° Série: 144579

Type mine: V5SAIT

Dans son jus. La 50 S est similaire à la 50 N, produites à partir de 1963.

Estimation: 1 500€ / 2 000€





13

HONDA NSR250R SP ROTHMANS Réplica – 1985

N° Série : 1073751

Type mine : MC21

Moteur 2 temps. Concurrente de la Suzuki RGV 250, Kawasaki KR1 250S, Yamaha TZR 250

Estimation : 3 500€ / 4 000€



15

DUCATI 900 SS – 1973

N° Série : 903890

Type mine : DM900R

16 250 Kms.

Exclusive et radicale, la 900 Super Sport a été l'une des premières vraies motos sportives des seventies. Une machine aussi performante que passionnelle, à laquelle Ducati doit beaucoup de sa notoriété.

Estimation : 15 000€ / 20 000€



14

VELOSOLEX – 1968

N° Série : 5201299

Rouge

Estimation: 1 500€ / 2 000€





16 HONDA CB450 - 1971

N° Série :
4021651
Type mine :
CB450K1
35 669 Kms.

Estimation: 3 000€ /
4 000€



17 YAMAHA CHAPPY 80 - 1978

N° Série : 662026
Type mine : 440
18 000 Kms.

Un Chappy est un cyclomoteur à moteur deux temps de 50 ou 72 cm³ du constructeur japonais Yamaha. Il a été commercialisé de 1973 à 1996 dans diverses versions. Il y a eu des modèles avec ou sans pédales, avec transmission automatique (2 vitesses avec ou sans manette de présélection), semi-automatique (3 vitesses) ou manuelle (4 vitesses).

Le Chappy démarre au kick-starter et utilise une électricité 6 volts produite par un volant magnétique et un allumage par vis platinées. Il devient rare au fil du temps. Il fut apprécié pour ses gros pneus, son graissage séparé (très rare à l'époque sur des modèles de cette cylindrée), ses clignotants, son pot d'échappement inédit, son gabarit et son confort. Dès lors, ce modèle peut être considéré comme un ancêtre du scooter actuel.

Modèle assez rare en 80cc.

Estimation : 1 300€ / 1 500€



18 HONDA CL125 – 1969

N° Série : 4011437
Type mine : CL125K

Estimation : 1 800€ / 2 000€



19 KAWASAKI KR250- 1985

N° Série: 003270
Type mine: KR250A

Rare, non vendu en France.

Estimation : 3 500€ / 4 000€



20

PIAGGIO VESPA 50 -1976

N° Série : 135623

Type mine : V5SAIT

Dans son jus. La 50 S est similaire à la 50 N, produite à partir de 1963.

Estimation : 1 500€ / 2 000€



22

PIAGGIO VESPA 50 -1974

N° Série : 91579

Type mine : V5SAIT

Dans son jus. La 50 S est similaire à la 50 N, produite à partir de 1963.

Estimation : 1 500€ / 2 000€



21

HONDA DAX 70 – 1990

N° Série : 537005

Type mine: ST70

Estimation: 2 000€ / 2 500€

23

SUZUKI RV50 – 1979

N° Série : 32770

Type mine : RV50

Estimation : 900€ / 1 000€





24

HONDA MOTRA50 – 1983

N° Série : 1006400

Type mine : AD05

Le Honda Motra est une minimoto produite en 1982-1983 pour le marché japonais. Ce véhicule est commercialisé comme une motocyclette lourde avec une grande capacité de chargement.

Le Motra a une apparence distinctive robuste, avec un tube en acier angulaire et un cadre de support de panneau avant avec de grands racks à l'avant et à l'arrière. Son style est un style militaire : peinture solide jaune ou verte pour toute la carrosserie et les jantes et pas de chromage ni d'accessoires superflus.

Le Motra possède un moteur 3-vitesses.

Estimation : 2 000€ / 2 500€



26

HONDA SCRAMBLER CL90 – 1968

N° Série : 170283

Type mine : CL90

Estimation: 1 200€ / 1 500€



25

SUZUKI RG400 – 1985

N° Série : 101512

Type mine : HK31A

Bon état, petite sœur de la célèbre 500 RG Gamma, 4 cylindres, 2 temps.

Estimation : 7 000€ / 9 000 €



27

HONDA 50 XE – 1977

13 508 Kms.

Véritable mini trail Honda

Estimation : 1 200€ / 1 500€



28

HONDA VFR400 – 1989

N° Série : 1010641
Type mine : NC30
17 400 kms.

Idem lot 6
Estimation: 4 500€ / 5 000€



30

HONDA RTL250S – 1988

N° Série: 8810430
Type mine: RTL250SF

Estimation: 2 000€ / 3 000€



29

KAWASAKI 650 W1S – 1971

Type mine: W1F

Estimation: 6 000€ / 7 000€



31

KAWASAKI 650 W1S – 1971

Type mine: W1F
40 900 Kms.

Estimation: 6 000€ / 7 000€

32

YAMAHA CHAPPY 50 – 1990

N° Série: 829168

Type mine: 439

Estimation: 1 200€ / 1 500€



Photo non contractuelle



33

KAWASAKI 650 W1S – 1969/1970

Estimation: 7 000€ / 8 000€



34

APRILIA 250 RS – 1998/1999

11 134 Kms.

Superbe moto de sport 250 cc 2 tems

Peut-être est-ce parce qu'elle fut la dernière à défendre l'honneur de la catégorie que l'Aprilia RS 250 d'occasion est aujourd'hui si convoitée. Symbole d'une époque marquée par la quête de sensations extrêmes, la 250 RS est aussi celle qui prépara les esprits à l'assaut de la marque, en 1999, sur le marché des grosses cylindrées sportives avec l'Aprilia RSV 1000.

Le constructeur italien ne craint pas le paradoxe. Il choisit le moment où l'industrie japonaise fuit le marché vacillant des 250 hyper sportives pour s'y engouffrer avec une telle force qu'il laissera durablement sur le marché de la moto une empreinte ayant valeur de marque de fabrique.

Nous sommes en 1995. Kawasaki, qui a ouvert le marché français des 250 sportives avec sa KR1 en 1988, laisse depuis 1993 son rival Suzuki sans concurrence avec sa RGV sortie elle, en 1989. Et c'est au moment où la RGV sort à son tour du catalogue qu'Aprilia, jusqu'alors réputé pour ses 125 sportives et son gros trail Pegaso, lance sa 250 RS, version musclée de la RS 125. Petit clin d'œil de l'Histoire : le propulseur est dérivé de celui de la 250 RGV de Suzuki.

Taillée pour la piste

Les avis sont unanimes : la « petite nouvelle » - qui, hasard du calendrier des constructeurs, est aussi la dernière du genre sur le marché français - est une véritable bombe.

Avec ses 45 chevaux pour 120 kg, la KR1 de Kawasaki fut en son temps gratifiée du même qualificatif ; idem de la RGV de Suzuki avec ses 58 chevaux (pour 139 kg) mais l'Aprilia RS repousse les limites de la mécanique à 70 chevaux pour 141 kg à sec. Du jamais vu, en tout cas sur la route car ces données technique la rapprochent furieusement des modèles de pistes.

De fait, la petite transalpine a tout d'une compétition client : près de 210 km/h chrono, une stabilité hors normes grâce à son châssis double poutre en alu, une maniabilité diabolique enfin grâce à des jantes plus étroites que celles de feue la RGV. Exclusive, l'Aprilia 250 n'est pas faite pour les trajets boulot-dodo. Son moteur ne respire bien qu'entre 8500 et 12000 tours/minute à condition d'être correctement « gavé » ; 10L / 100 en moyenne!

Difficilement conciliables avec le renforcement des normes anti-pollution qui approchent à grands pas, ces chiffres témoignent de la vitalité d'une véritable bête de course condamnée à brève échéance. Son retrait du marché interviendra en 2003 mais entre-temps, Aprilia, spécialiste des petites 125 sportives et des scooters, a gagné avec cette 250 et le titre mondial de Biaggi qui lui est associé, ses galons de constructeur de motos sportives.

Estimation: 4 000€ / 5 000€

35



35

YAMAHA XT 500 - 1978

Immatriculation 1979

1 cylindre

Papiers Français

Couleur blanche

Restaurée totalement

Estimation: 6 500€

36

HONDA CB72 - 1968

N° série : 1010349

Type mine : CB72

41 861 Kms.

Estimation: 4 000€ / 5 000€

36



37



37

YAMAHA 1200 VMAX - 1987

N° série : 1010349

Type mine : CB72

41 861 Kms.

Estimation: 4 000€ / 5 000€



38

DUCATI 750F1 LAGUAN SECA – 1987

N° Série: 750018

Type mine: 750F1

Il s'agit d'une Il s'agit d'une série spéciale produite à 200 exemplaires.

A ce titre, sa rareté en fait un des modèles les plus recherchés par tout amateur de motos Ducati.

Le modèle proposé à la vente est entré en France en 1991.

Son moteur a été refait et préparé par Behra Motos :

Vilebrequin allégé et équilibré
Distribution allégée
Bielles Carillo
Pistons haute compression
Carburateurs Dell'Orto 41,5
Arbre à cames Racing
Deux culasses « Pantah » préparées sont installées à cette époque

Elle est ensuite détenue par un concessionnaire Ducati du Nord de la France : Motorsport 62.

Cette moto est acquise en 2002 par un grand amateur de la marque et spécialement de ce modèle.

Il fait procéder à une restauration complète de la partie-cycle dans l'esprit des machines de la marque qui étaient engagées en Championnat du Monde d'Endurance dans les années 80 :

Réservoir Endurance d'époque avec fixations et durits d'essence à démontage rapide.

Faisceau électrique refait et composants repositionnés (meilleure protection ou accessibilité)
Bocaux de freins et d'embrayage positionnés (meilleure protection en cas de chute)
Tableau de bord modifié
Pot d'échappement deux en un « piste »
Réfection complète de l'accastillage et pose de stickers d'époque.

Son propriétaire actuel, détenant la machine depuis 2010, poursuit le travail dans le but de l'engager dans les courses d'endurance classique en faisant installer :

Deux jantes Campagnolo magnésium d'époque en 16 et 18 pouces, nécessitant la confection de pièces spéciales pour adapter la roue arrière à la moto.
Montage de deux étriers de freins Brembo racing 4 pistons « endurance » d'époque (démontage rapide)
Montage de disques de freins flottants neufs à l'avant
Montage d'un maître-cylindre de frein Brembo racing d'époque.
Montage de deux optiques Marshall d'époque.
Montage d'un amortisseur Wilberg compétition d'époque (réglage des compressions lente et rapide)

La moto sera vendue avec un jeu de jantes Marvic magnésium/alu d'époque en 16 pouces en très bon état.

Outre la carte grise, une feuille de mines, figureront la notice technique de l'amortisseur Wilberg (en allemand) et des factures des deux derniers propriétaires.

Estimation : 17 000€ / 20 000€



39

SUZUKI 750 GT – 1972

Appelée la bouillote, 3 cylindres 2 temps, couleur violette, restaurée totalement.

Estimation : 15 000€ / 20 000€



41

YAMAHA RD 50DX – 1976

1 cylindre, papiers belges, couleur orange, restaurée totalement.

Estimation : 4 500€ / 5 000€



40

BENELLI SEI 750 – 1975

6 cylindres, couleur rouge, restaurée totalement.

Estimation: 14 000€ / 18 000€



42

KREIDLER 50RS – 1970

1 cylindre, gris et noir, restaurée à 80%.

Estimation: 2 000€ / 3 000€



43

NSU SUPER MAX – 1958

64 100 Kms.
247 ccm
Boîte automatique

Estimation: **8 000€ / 9 000€**



44

HARLEY DAVIDSON WLC46 -1949

Moto entièrement restaurée et conforme origine; 200km effectués depuis, roule très bien.
Modèle avec amortisseur de fourche hydro en option.

Estimation : **14 000€ / 16 000€**



45

VELOSOLEX – 1968

N° Série : 5201799
Bleu

Estimation : **1 700€ / 2 000€**





46

CANOË BIPLACE vers 1980

Ce canoë en bois et polyester biplace est équipé de 4 compartiments étanches avec accastillage et pagaies.

Il est à l'état neuf. Longueur : 5,50 m

Estimation : 3 000€ / 3 500€

47

BATEAU HORS BORD vers 1961

Imm. TL603365G

Ce petit canot à moteur hors-bord Johnson de 24cv est dans le style des Riva. Image des années 60 ce ravissant petit bateau à ponton à dessus en acajou verni est à l'état de neuf. Il est équipé de sa capote « bain de soleil », sa housse, un accastillage fourni et de sa remorque de transport et mise à l'eau.

Carnet de navigation fourni. Long. 4,20 m

Estimation : 6 000€ / 8 000€



48

Rare engin marine à turbine 125 cm³ « Delfino »

Il est insubmersible et idéal pour la pêche sous-marine. Réalisé vers 1950 il est à l'état neuf, n'ayant jamais servi.

Estimation : 2 500/ 3 000€

49

FERRARI 330 P2 SCAF Echelle 3/5



Voiture d'enfant réalisée par François MORTARINI, fondateur des automobiles SCAF. Carrosserie en polyester aux couleurs de l'écurie Francorchamps, le team belge de Jacques WATERS ; Moteur 200 cm³

Cette voiture a été créée avec l'autorisation de Ferrari.

C'est la voiture idéale pour le Mans Classic 2016 pour enfants de 7 à 11 ans, ou pour collectionneur de la marque.

Estimation : 12 000€ / 15 000€

50

BUGATTI 35

A moteur électrique, voiture d'enfant

Estimation: 10 000€ / 12 000€

51

JAGUAR XK 120 « Violetta »

Voiture d'enfant à pédales

Estimation : 6 000€ / 7 000€

52

FERRARI Formule 1 – 1965

Voiture d'enfant à moteur

Estimation : 6 000€ / 7 000€

Automobiles | Collector's Motor Cars

LA VOITURE DE COLLECTION

DEFINITION

D'après les services fiscaux (08/09/2014)

- Avoir les 3 critères

Etat d'origine sans modification du châssis, carrosserie, direction, suspension, freinage, restaurateurs autorisés.

Avoir plus de 30 ans.

Correspondant à un modèle dont la production a cessé.

- Autres facteurs

* Véhicules ayant participé à un événement historique.

* Véhicule de compétition, construit et utilisé uniquement en compétition avec un palmarès significatif.

Donc d'après ces critères l'on peut en déduire que par exemple une Ferrari 512 de 1992 n'est pas encore une voiture de collection; une direction assistée fera que la voiture, c'est plus une voiture de collection; par contre quid d'une voiture construite à l'identique et engagée dans un événement historique (type rallye, Tour Auto, Carrera, Maroc) nous pensons aux AC Cobra, Jaguar D, qui devait être considérée comme une voiture de collection.

QUELQUES PRECISIONS

- Les estimations données au catalogue sont faits selon les divers résultats ou tendance, et l'état des voitures, à titre indicatif.

- Nous n'avons pas l'habitude de donner des valeurs basses pseudo attractives, mais en réalité avec le marché.

- Les estimations ne sont pas des prix de réserve et une voiture peut être adjugée au-dessus comme en dessous de ce prix.

- Sans prix de réserve: Ce terme, s'il est noté ce que nous faisons rarement, signifie que le vendeur laisse toute liberté et seul le Commissaire-Preneur décide de la mise à prix.
Exemple: Une voiture estimée à 10/15 000€ peut être mise à prix à 5 000€ et adjugé sans plus d'enchères.

- Les prix de réserve, s'il y en a, sont toujours à la limite ou en dessous de l'estimation basse. En cas de changement au-dessus celui-ci est indiqué sur la liste d'estimation affichée. A noter qu'un prix de réserve peut être de 4 000€ et notre estimation de 10/12 000€.

- Tout cela pour préciser qu'il faut toujours être présent à une vente physiquement, ou par voie de communication, pour faire une "bonne affaire", il y en a à chaque vente.

- Un point important de sécurité à nos acheteurs: Primo, les voitures présentées sont des voitures classic et compétition ou collection; il convient donc de prendre les précautions d'usage lors de l'utilisation. Segundo, Ce ne sont pas de voitures modernes et elles demandent certaine connaissance de conduite et d'anticipation. Une Mercedes 190SL ne freinera pas comme une SLR moderne.

100

Philippe ETANCELIN, sur ALFA ROMEO 8c. 2300

GP de NICE (6/8/33)

Pôle position ex aequo avec NUVOLARI

Photo : LAUGIER-THIL à NICE

13x18cm

Estimation : 200 / 300€



101

TRIUMPH SPITFIRE 4/MKII- 1965

N° de Série : FC 53776

Moteur 1147cm3/67cv

L'ingénieur H. Webster crée la Spitfire, qui a pour but d'être un petit roadster plus économique que las TR, comme Austin le fait avec la Sprite.

Elle va connaître un grand succès avec une production de 1962 à 1980. Ce sont les 2 premières générations Spitfire 4 (62/64) et MKI (64/67) qui sont les plus recherchées avec les pare chocs en bas, contrairement aux modèles suivants favorisant le marché américain.

La Spitfire qui avait été conçue pour être une petite voiture de sport utilisable par tous a également connu une belle carrière en

compétition et notamment dans les grandes épreuves : Le Tour de France, la Coupe des Alpes, et surtout aux 24h du Mans 64 et 65.

La voiture présentée a été aux mains du même propriétaire pendant 30 ans, restaurée à partir du châssis voici 20 ans.

Le châssis et soubassement sont signalés par son propriétaire en état parfait, le moteur a été reconditionné avec 2 carbus et équipée d'une ligne d'échappement inox.

Élément rare, elle possède un hard top.

Un ensemble de documentation et un lot de pièces détachées seront remis à l'acquéreur.

Usage promenade, comme éligible aux grandes épreuves historiques, cette rare Spitfire des premières générations, ne pourra que procurer des satisfactions à son nouveau propriétaire.

.....

Estimation: **12 000€ / 15 000€**



102

MASERATI BITURBO Spyder - 1990

N° Série: ZAM333B00LA102374

Alejandro De Tomaso qui a repris la marque au trident, la relance avec la Biturbo, qui connaîtra un grand succès.

C'est Zagato qui réalise le cabriolet nommé Spyder, qui allie élégance, finition et confort. La spyder présente plus de facilité de conduite.

Il y a eu uniquement 3000 spyder fabriqués, soit 10 fois moins que les coupés. Souvent peu entretenues, et délaissées en raison de la peu de compétitive de Maserati avant sa reprise par Ferrari, rares sont actuellement les spyder comme celui présenté.

La voiture ici présentée possède le meilleur moteur 2790cm3-V6.

Avec ses 25 ans, il est dans un état proche du neuf avec uniquement 37 000 kms parcourus. De plus rouge, capote noire et intérieur beige, c'est la plus belle configuration. Peu produite avec le 2.8L (603 exemplaires) elle entre dans le club des italiennes en devenir.

.....

Estimation : **25 000€ / 30 000€**





104

FERRARI TESTAROSSA MONORETRO - 1985

N° Série: ZFFTA178000055855

Avec la F40, la Testarossa est la dernière production de Maranello du vivant d'Enzo Ferrari. A sa sortie au salon de Paris 1984, la Testarossa crée l'événement, de par ses lignes agressives et imposantes révolutionnaires.

Esthétiquement elle marquera le mythe Ferrari des années 80, de même techniquement avec son moteur 12 cylindres à plat (V à 180°) de 390cv, 4942cm3, 48 soupapes donnant 290 km/h.

Technicité et position de pilotage sont privilégiées, tout en préservant l'élégance et la classe de cette voiture, unique avec un aérodynamisme exceptionnel.

Dès sa sortie les acheteurs se disputent pour obtenir un bon de commande et en 1990 la Testarossa se négocie entre l'équivalent de 180/200 000Euros actuels et même celle de Mansell vendue l'équivalent de 300 000 Euros.

Après un purgatoire comme pour toutes les Ferrari GT, ça a été de même pour la Daytona, la Testarossa retrouve ses prix normaux, et encore en dessous pour l'instant des pris de 1990.

Comme nous le disait un possesseur de Ferrari moderne, les Ferrari de Collection comme la Testarossa seront pour les acheteurs aisés et connaisseurs, les Ferrari actuelles seront pour «les pauvres» ! No comment.

La voiture présentée est le modèle monoretro et à moyeu à écrou central, le plus prisé des spécialistes. La carrosserie est en bon état d'origine, intérieur en cuir. Elle est peu utilisée mais roule chaque mois ce qui est un gage de sûreté plutôt qu'une voiture de peu de kilomètres jamais utilisée. Elle a parcouru 47 000 kms.

Plaisir suprême, elle est équipée d'un pot inox, qui émet une sonorité magnifique d'une autre époque que les systèmes aseptisés actuels. Et elle est de la couleur rouge, couleur nationale italienne, qui la valorise.

Rappelons encore que c'est le modèle «Monospecchio», la version la plus rare. A vous de profiter d'une estimation raisonnable, les dernières en ventes aux enchères ont atteint 197 000 en France et 280 000 Euros en Angleterre. Inutile de vous dire qu'une Ferrari est une valeur internationale.

Ce modèle monoretro est le plus recherché, la voiture présentée a reçu à l'époque un 2° retro identique à celui conducteur haut perché.

La voiture nous vient avec 2 importantes factures attestant un entretien complet et des courroies neuves (17 800€ en 2009, 7 100€ en 2015)

Estimation: 140 000€ /180 000€

Photo non contractuelle



103

CITROËN TRACTION 7C – 1939

N° de Série : 089746

Produite de 1934 à 1957 Citroën innove avec le système des roues motrices avant : la Traction. Structure monocoque, freins hydrauliques, suspensions indépendantes ; c'est révolutionnaire.

Les débuts sont difficiles mais avec la reprise par Michelin en 1936 c'est la réussite.

La première série est la 7A à partir de 1934. La 7C évolue avec les améliorations performantes et sera produite jusqu'en 1941.

Les séries d'avant-guerre sont rares ; les Traction ayant été les voitures préférées des résistants, de la gestapo ou des gangsters en raison de ses qualités ; donc utilisées et détruites.

La voiture présentée a reçu une restauration complète en 2008/2010. Dans sa livrée bicolore elle est superbe.

Estimation : 12 000€ / 15 000€



105

FIAT 500 D - 1964

N° Série: 580932

Inventée par le grand ingénieur Dante Giocosa, la petite Fiat baptisée Nuova 500 pour ne pas être confondue avec le modèle précédent Topolino, a été présentée en juillet 1957. Équipée d'un moteur bicylindre vertical refroidi par air de 479 cm3 délivrant 13 ch, elle est capable d'atteindre 85 km/h en ne consommant que 4,5 litres de carburant aux cent kilomètres. Jugée trop sommaire et trop peu performante, la nouvelle Fiat est boudée par les Italiens. Une nouvelle version fait vite son apparition avec une puissance supérieure de 2 ch.

Il faudra attendre 1959 pour que la petite Fiat prenne son envol. Un moteur plus puissant, un toit ouvrant en toile et un prix inférieur font de la 500 la petite voiture la plus vendue en Italie. Les marchés étrangers ne tarderont pas à être conquis. De la version D sortie en 1960 à la dernière 500 R produite en 1975, la puce italienne deviendra vite la coqueluche de toute une population citadine.

Ses apparitions récurrentes dans les nombreuses comédies italiennes en feront le symbole de l'art de vivre transalpin. À l'instar

de la 2CV ou de la Mini, la Fiat 500 est aujourd'hui une des autos populaires de collection qui bénéficie d'un grand capital sympathie trans-générationnel.

Bichonnée par des amateurs de plus en plus nombreux qui voient en elle une voiture de collection capable de rouler au quotidien, la Nuova voit sa cote grimper plus vite que les possibilités de sa frêle mécanique ne lui permettent de monter les côtes !

La Fiat 500 D présentée fait partie de la génération 60. Superbe en beige intérieur vert, elle a reçu une restauration totale.

Estimation : 12 000 / 15 000€



Photo non contractuelle



106

FERRARI 456 GT – 1994

N° Série : ZFFSD44B000099050

Dans les années 60 Ferrari crée un modèle 2+2, toujours avec un V12. Dans la lignée la 456 sera produite de 1992 à 2003.

Avec ce V12, 48 soupapes, de 5472cm3 et 442cv, vous avez la puissance et le confort d'une formidable GT routière, avec le design Pininfarina. C'est la grande classe, et la discrétion.

La voiture présentée a été par goût de son propriétaire décorée d'un film noir, qui peut sans problème laisser place à la couleur d'origine, bleu métal.

Elle a l'intérêt d'avoir une boîte mécanique.

Les modèles 2+2, maintenant recherchés par les amateurs voulant rouler en famille dans une voiture au cheval cabré ; il ne faut pas s'attendre à une plus-value importante mais on est sûr de ne pas perdre, sans décote, pour le prix d'une BMW, vouée à une dépréciation totale.

Estimation : 40 000€ / 50 000€





107

PORSCHE 911 T 2.2L - 1971

N° Série: S111120618

En 1970 Porsche améliore la 911 en passant de 2 à 2.2L de cylindrée. La firme de Stuttgart qui veut élargir sa clientèle étudie une transmission automatique, surtout pour les américains, peu adeptes des boîtes mécaniques.

Cette boîte sportomatic, utilise un levier de vitesse traditionnel sans pédale d'embrayage. C'est ce que l'on retrouve sur les Tiptronic plus tard.

La voiture présentée, avec la souplesse du Flat 6 de 2195cm3, 125cv est d'une utilisation souple et facile. Elle a l'intérêt d'être en état d'origine, avec une excellente peinture et intérieur.

Pour les puristes tatillons elle a l'intérêt d'être matching number mécanique et « orange sanguine » d'origine comme l'atteste le certificat Porsche.

Encore à une côte raisonnable en devenir, à en profiter actuellement.

.....

Estimation : **60 000€ / 80 000€**



Photo non contractuelle



108

ALFA ROMEO DUETTO - 1966

N° de Série : AR661402

L'Alfa Romeo Duetto spider est une voiture des plus connues du constructeur milanais. Produite en série entre les années 1966 et 1993, au sein de l'usine du célèbre carrossier Pininfarina, à Grugliasco près de Turin.

Cette voiture produite pendant 3 décennies subit quelques modifications de carrosserie et de cylindrée, moteur allant de 1300 à 2000 cm3.

La première série appelée « osso di seppia – os de sèche », sera produite jusqu'en 1968, à seulement 6 325 exemplaires sur 126 424 fabriqués.

Elle est la plus recherchée et la plus désirée par l'esthétique de sa carrosserie et la fluidité de sa ligne ; mais il est très difficile de



trouver un modèle de cette série, car très rare, et surtout qu'un grand nombre a été détruit avec le temps. Quand un Duetto restauré se trouve sur le marché le prix s'envole, et il est situé nettement au-dessus du prix des autres séries. Notre voiture sortie en 1966 est équipée d'un moteur 1750 cm3, elle fonctionne très bien, carrosserie restaurée en 2005 et mécanique en 2013.

C'est une excellente occasion d'acquérir un modèle « os de sèche » qui représente la naissance du Duetto.

.....

Estimation : **35 000€ / 40 000€**



109
AC COBRA 427 Roadster - 1965

Chassis: CSX 3153

En 1960 le pilote Carroll SHELBY, qui vient d'arrêter sa brillante carrière en sport automobile, veut créer une voiture capable d'être la meilleure au monde GT.

Il s'adresse à AC, firme anglaise, qui a quelque succès en compétition, mais ne possède que des moteurs 6 cylindres, et dont la commercialisation est difficile. D'un autre côté il négocie avec Ford la mise à disposition des V8 des Ford Fairlane. Les châssis seront faits en Angleterre et Shelby assemblera les moteur boîte en Californie.

Il débute avec la 260 (4200 cm3) et c'est déjà le succès face aux lourdes Corvettes. Il passe au moteur 289 ci (4.7L) puis en 1965 au 427 (7L) 410/420 cv.

Le succès sera mondial, la Cobra, monstre de puissance est un des sommets de l'histoire automobile, au même titre que Ferrari, qui pourtant a un palmarès et une production pléthorique.

Le Serpent Cobra est aussi célèbre que le cheval cabré. Tout cela grâce à l'imagination de ce texan à qui en dehors de la Cobra, l'on doit les victoires de la GT40 au Mans. Un américain aussi célèbre que Buffalo Bill ou Georges Washington aux USA. C'est l'image même du Rêve américain.

La Cobra est tellement mythique qu'elle est la voiture la plus copiée. La voiture présentée, a l'intérêt d'avoir un historique limpide, c'est une voiture parfaitement entretenue, dans sa version route.



Alors que les « continuations » se réalisant aux alentours de 300 000€ la voiture présentée, en plus des plaisirs de la conduite est une valeur sûre, vu son aura, au plan mondial.

Voiture unique, dream car, indémodable, un must que se doit de posséder tout collectionneur de haut niveau.

Estimation: 600 000€ /800 000€

Référence vente ; voitures similaires :

65 En 2015, Arizona	990 000 USD
66 Monterey	1 700 000 USD
66 Peeble Beach	1 100 000 USD

Historique

20/7/1965	Noire/intérieur noir Facturée par AC cars à SHELBY Expédiée en Californie Fiche atelier AC Cars N° 1807
-----------	--

14/12/1965	Shelby : début, ouverture des travaux
24/1/1966	Shelby : termine, clôture des travaux
7/2/1966	Shelby: facturée 6 173 USD à Hayward Motors
21/4/1966	Glen, R. DETNY, San Anselmo, Californie, nouveau propriétaire
Vers 1967	Vol de la voiture, vente par une Co. d'assurances vente à Georges BELL. Repeinte en silver, et BELL la met en vente à 9000 USD
7/12/1972	Achat par Rich BUNGAY pour 9 800 USD
Vers 1973	Leo GEHPHART nouveau propriétaire
Vers 1975	Jerome SHINKAY nouveau propriétaire
Vers 1977	Larry MEGIBOW nouveau propriétaire
1978	Fred FREER nouveau propriétaire, fait repeindre la voiture en rouge, installe une prise d'air sur le capot, et des échappements latéraux chromés
Juillet 1979	Elle est à la convention du SAAC, immatriculée OHIO « Cobra 1 »
1979	Mise en vente 78 000 USD Achat de Nostalgia (Grande Bretagne) le spécialiste des AC

1980	Vente à Michael de LODER (Belgique)
Fin 1980	Accident de M. DE LODER, carrosserie détruite
1981/1982	Réparation chez AC Cars (Angleterre), démontée châssis nu, une nouvelle carrosserie aluminium est refaite, ainsi que les panneaux et l'intérieur cuir sont restaurés à neuf. Point important du sérieux : la voiture a été réparée chez AC Cars, ce qui est une référence incontournable.
2000	Restauration chez Fabien SARRAILH le spécialiste français des AC Cobra. Propriété d'un amateur français, elle est couramment conduite par ce lui-ci, et parfaitement entretenue.

La voiture est enregistrée au SAAC World Registry

Nous tenons à remercier M. Claude DUBOIS, le légendaire pilote belge, représentant du SAAC pour L'Europe, pour sa collaboration et les précisions importantes qu'il nous a fournies sur cette voiture.

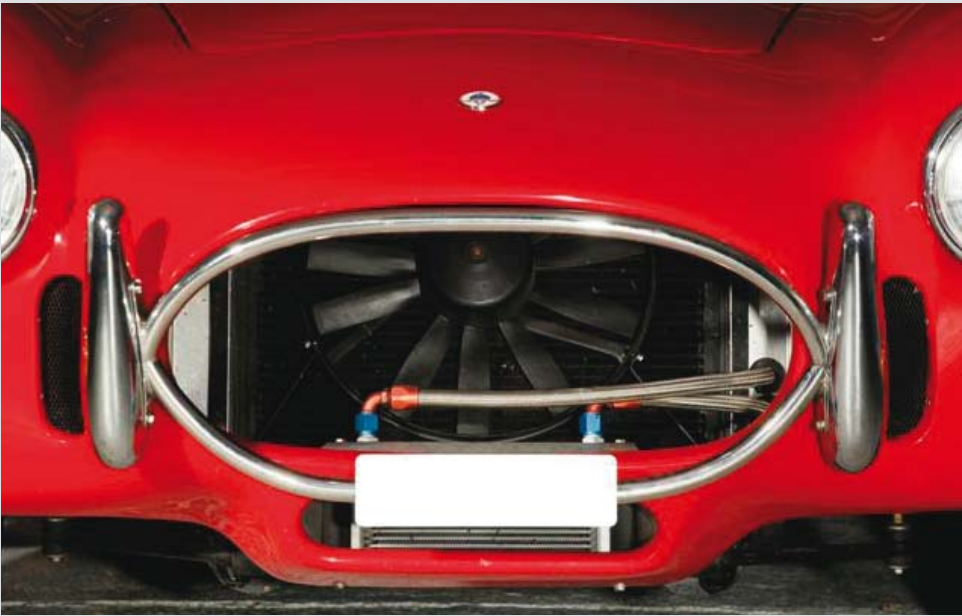




Photo non contractuelle



110

RENAULT 12 GORDINI

En 1971 de la populaire R12, Renault va extrapoler la 12 Gordini pour en faire son arme publicitaire, avec en priorité la fameuse Coupe Gordini.

Le nom de « sorcier » Amédée est magique ainsi que sa technique : moteur 1565cm3 revu par notre constructeur et pilote français : 2 weber, bv5, freins à disques avec la fameuse couleur bleu de France et les bandes blanches.

Elle va s'illustrer de 1971 à 1974, et révolution : traction avant.

Inutile de dire que la Coupe a consommé nombre de Gordini, détruites comme la plupart en rallye, usées en usage normal ou « customisées » ; rares sont celles qui nous sont restées en parfait état d'origine.

La voiture présentée n'a jamais couru, on dirait qu'on vient de la livrer pour participer à la Coupe, comme voici 40 ans à notre ami

J.P. GABREAU, vainqueur en 1973.

C'est l'image de la compétition en France des années 70.

Une rareté pour connaisseur, encore abordable, dans cette version Coupe, jamais restaurée.

.....

Estimation : **25 000€ / 30 000€**



111

ALPINE RENAULT 1600S - 1971

N° Série: 17480

Magnifique réalisation d'un homme, Jean REDELE, pilote et concessionnaire Renault en 1955. Il donne le nom d'Alpine en souvenir de ses courses à la Coupe des Alpes.

L'A110 apparait au salon de Paris 1962; cette voiture dite aussi «berlinette» va écumer tous les rallyes, c'est la voiture la plus performante avec 30 titres de champion nationaux, d'Europe ou du monde. Aucune marque française n'égale cette réussite et la renommée de la voiture de Dieppe.

Elle gagne partout, que ce soit aux mains des grands pilotes en championnat du monde, ou avec des amateurs dans les petites courses, son entretien et coût étant facile.

L'A110 va évoluer du moteur 956cm3 (55cv) à la 1600SI (140cv). La meilleure production est sans comparaison celle de la 1600S (70/72). La SC produite ensuite est plus lourde et moins performante même avec 2cv de plus, mais 30 kg de plus.

La voiture présentée est un cas exceptionnel : elle est d'origine, n'ayant jamais été restaurée ou repeinte, étant restée toujours dans le Tarn. Elle a 34 000 kms d'origine. Contrairement à 95% des berlinettes elle n'a jamais couru. Dans une livrée jaune superbe, elle doit combler un amateur désirant une voiture d'origine et limpide.

Estimation : **120 000€ /140 000€**





112

BMW 323 H26 Baur Hartge Cabriolet - 1983

N° Série : WBAAA7106D9143266

Depuis 1930 BAUR le célèbre carrossier allemand réalise des cabriolets. C'est lui qui transforme les premières série 3 en « faux cabriolet ». Réalisation avec l'arceau et les montants de portes rigides.

La voiture a reçu mécaniquement les améliorations de HARTGE, préparateur officiel pour BMW comme ALPINA ou SCHNITZER ; elle a 190cv.

La voiture qui réunit les 2 must allemands, est devenue une Young Timer recherchée. De plus elle est dans une couleur superbe avec l'intérieur raffiné en cuir bleu.

.....

Estimation : 30 000€ / 35 000€



Photo non contractuelle

113

FERRARI 308 GTS - 1980

N° Série: D650720056204

« La plus belle des Ferrari » par Paul Frère



Pour remplacer la Dino V6, Ferrari sort la 308, 3 pour 3000cm3 et 8 pour 8 cylindres.

La ligne est magnifique, pour cette Ferrari d'entrée de gamme, et elle respire l'esprit de compétition. Sa présentation coïncide avec le titre de champion du monde de F1 de N. LAUDA; toute une image, lors du salon de Paris en 1975. Sa ligne ne sera jamais égale par les modèles suivants comme la 348.

Particulièrement agile elle connaîtra un grand succès en compétition, grâce au Team Promosport et Pozzi France, avec J.C. ANDRUET, TOIVONEN, WALDEGAARD, TOGNANA, etc..

Sa mécanique est robuste et très facile d'entretien, ce que j'ai pu constater en compétition comme en usage journalier.

Sa côte qui a connu un purgatoire est encore en devenir, si l'on compare celle de sa rivale d'alors la Porsche 911 2.4L.

Le modèle présenté est le GTS à toit amovible qui en fait une voiture de plaisir.

Elle a reçu une révision mécanique (courroies neuves, distribution, embrayage, etc.) et une peinture neuve complète.

Elle est de la meilleure série des 308 : à carburateurs, avec la sonorité si exceptionnelle.

.....

Estimation: 80 000/ 100 000€



114

FIAT 500 - 1970

N° Série: 110F 2702333

Inventée par le grand ingénieur Dante Giocosa, la petite Fiat baptisée Nuova 500 pour ne pas être confondue avec le modèle précédent Topolino, a été présentée en juillet 1957. Équipée d'un moteur bicylindre vertical refroidi par air de 479 cm3 délivrant 13 ch, elle est capable d'atteindre 85 km/h en ne consommant que 4,5 litres de carburant aux cent kilomètres. Jugée trop sommaire et trop peu performante, la nouvelle Fiat est boudée par les Italiens. Une nouvelle version fait vite son apparition avec une puissance supérieure de 2 ch.

Il faudra attendre 1959 pour que la petite Fiat prenne son envol. Un moteur plus puissant, un toit ouvrant en toile et un prix inférieur font de la 500 la petite voiture la plus vendue en Italie. Les marchés étrangers ne tarderont pas à être conquis. De la version D sortie en 1960 à la dernière 500 R produite en 1975, la puce italienne deviendra vite la coqueluche de toute une population citadine.

Ses apparitions récurrentes dans les nombreuses comédies italiennes en feront le symbole de l'art de vivre transalpin. À l'instar de la 2CV ou de la Mini, la Fiat 500 est aujourd'hui une des autos populaires de collection qui bénéficie d'un grand capital sympathie trans-générationnel.

Bichonnée par des amateurs de plus en plus nombreux qui voient en elle une voiture de collection capable de rouler au quotidien, la Nuova voit sa cote grimper plus vite que les possibilités de sa frêle mécanique ne lui permettent de monter les côtes !

Son propriétaire nous signale une voiture en parfait état, attesté par son contrôle technique. 82 750 kilomètres au compteur. Pompe à essence, électricité et pneus sont neufs.

Une voiture d'utilisation parfaite.

Estimation : **6 500/8 000€**



Photo non contractuelle



115

FORD THUNDERBIRD - 1955

N° de série : T5FH141780

Le Thunderbird ou T. Bird sort en 1955 pour concurrencer le Chevrolet Corvette. Ce sera une voiture de luxe ; de 55 à 57 le modèle à 2 places est le plus beau et le plus désirable. Puissant avec un Ford 4788cm3 de 245cv, elle surpasse le Chevrolet C1.

La voiture présentée a reçu une restauration châssis à nu. Mécanique, peinture, intérieur sont à l'état de neuf ; état concours. Elle est spécialement ultra « sexy » dans sa tenue bicolore rouge et blanche.

Une de plus belles T Bird actuellement.

Estimation : **60 000/ 70 000€**



Photo non contractuelle

116

TOYOTA LAND CRUISER FJ40 - 1972

N° Série : 131197

Le Land Cruiser FJ40 est le modèle court produit à partir de 1969. Il est mû par un moteur 4 litres 125cv, 6 cylindres.

La voiture, qui n'a connue qu'un propriétaire à Milan, affiche 34 600 kms. Elle vient d'avoir une rénovation complète.

Rare dans cet état, ce Land Cruiser des années 70, sont actuellement redécouvertes par les passionnés et voient leur cote flamber avec des résultats de vente jusqu'à 80 000 USD dernièrement.

Estimation : **20 000€ / 25 000€**



117

TOYOTA HJ 45 Pick Up - 1979

N° de série : HJ 45027183

Toyota a réalisé les Land Cruiser depuis 1950. C'est le symbole du marché tout terrain et c'est la 1ere voiture particulière exportée du Japon. Le HJ 45 fait partie de la série 4 avec un moteur 6 cylindres, 3.6L, de 95cv, réalisé en break ou Pick Up.

Ces véhicules par leur robustesse, ont et sont toujours utilisés, usagés et la carrosserie le plus souvent en état pitoyable.

Le Toy 45 ici présenté, en configuration pick up bâché a été totalement restauré et n'ayant qu'un faible kilométrage de 59 000 kms au compteur.

Il est à l'état de neuf. Une rareté pour les incondionnels de ce mythique 4/4.

Estimation : **20 000/ 25 000€**





Photo non contractuelle



118

ALFA ROMEO 2000 Touring - 1962

N° Série: AR102144

Alfa Roméo décide de créer une voiture de grand luxe : ça sera la 2000 déclinée en 4 portes et surtout en spyder.

Le spyder, réalisation de Touring pour la carrosserie, est une réussite. Dotée du moteur 4 cylindres, 5 vitesses, de 1975cm3, la voiture est certainement le meilleur compromis et ne pose aucun problème d'entretien contrairement au modèle suivant, la 2600.

L'élégance de cette voiture, image de la « Dolce Vita » italienne, a été la voiture chérie des grands acteurs comme M. Mastroianni.

Carrossée par Touring, la référence, la 2000 est de plus en plus recherchée et sa côte en hausse, ce qui est normal, et sans risque comme pour certaines voitures.

De plus, la voiture présentée est en état d'origine, le moteur ayant été refait et la voiture révisée.

Estimation : 70 000€ /90 000€



119

AUSTIN HEALEY 100/4 BN2 – 1956

N° Châssis: 1B228500M

La BN2 remplace la BN1 en septembre 1955 et sera construite jusqu'en juillet 1956, pour une production de 4604 voitures, avec les ¾ de la production exportée en Californie.

La BN2, qui a le même moteur que la BN1, présente une boîte 4 avec overdrive ; des ailes avant plus larges, et l'option peinture bicolore.

La voiture présentée est en bonne condition d'usage, et est utilisée très souvent, une voiture vivante prête à être utilisée des différentes manières (promenade ou compétition)

Estimation : 50 000€ / 70 000€



La carrosserie a été réalisée par FERRARI à MODENE. La particularité est d'un design légèrement plus long et plus large pour les roues. Cette carrosserie à la spécificité de présenter un toit hard-top rétractable, concept repris pour les « California » actuelles. En plus de son efficacité, ce toit rétractable, qui a en plus l'intérêt de ne pas être électrique, affine la ligne magnifique de l'auto. Evidement en aluminium comme la carrosserie.

L'intérieur de la voiture présente un tableau de bord spécifique, avec un intérieur en cuir réalisé par Luppi à Modène, le grand spécialiste de la sellerie Ferrari.

Deux arceaux chromés avec appuis tête au cheval cabré viennent assurer la sécurité (pour indication, le coût de ces arceaux a été de 8 000€). Pour parfaire le confort, la voiture est équipée d'une climatisation.

N'oublions pas de mentionner les jantes BORRANI, réalisées spécialement pour la voiture, selon les techniques modernes.

En résumé tous les éléments de cette voiture ont été réalisés spécifiquement, sous la gouverne d'un spécialiste, appliquant son expérience de la F1 et des protos. Elle est neuve, n'a que 200 kms. Son propriétaire a réalisé son rêve et part pour de nouvelles aventures.



Cette California est unique au monde, et restera unique sans aucune ambiguïté. C'est un hommage sublissime en quelque sorte au plus beau spyder au monde.

Le nouveau propriétaire aura à la fois le plaisir de pouvoir le conduire, et de posséder une œuvre d'art unique.

Estimation : **2 000 000€ / 3 000 000€**

120

FERRARI 330 GT/65 evoluzione CALIFORNIA Spyder

« Unique au monde »

Châssis : 330 GTXS 657

Historique de la California

La California est certainement l'un ou le plus beau des cabriolets ou plutôt « spyder » jamais réalisé de l'histoire automobile. Ce sont les importateurs Ferrari aux Etats Unis CHINETTI et NEUMANN qui réussissent à convaincre Enzo FERRARI de réaliser un cabriolet radicalement sportif. Sans l'accord de FERRARI ils l'auraient certainement créée, comme ils le firent pour la 275 GTB4 alors que Ferrari s'y opposait. Un châssis long fut produit de 58 à 60 puis le court (SWB) de 60 à 62.

La ligne est formidable, une des meilleures réalisations de PININFARINA, l'habitacle par contre est assez spartiate. La mécanique est le V12 Colombo 2953 cm3 développant entre 230 et 270cv (LWB/SWB) avec boîte 4. Les freins sont au début conçu à tambours ; la conduite est également spartiate. Néanmoins la California est et restera le « cabriolet de l'Histoire Ferrari », jamais égalé.

Il est bon de redonner le dernier résultat en vente aux enchères : 16,3 millions d'euros pour une voiture à restaurer totalement soit près de 20 millions finie.

L'evoluzione présentée

La voiture présentée est l'on peut dire l'evolution et la réalisation d'une super California. Si la California à l'origine était rustique Enzo FERRARI ne pensant qu'à la compétition, la voiture ici présentée rassemble le maximum de développement et de finition.

Elle est l'aboutissement de 10 années de travail, avec la recherche et la création de pièces uniques. Cette réalisation d'orfèvre est dû à un chef d'orchestre référence dans l'automobile et

recherché par les écuries de Formule 1 : Minardi – Prost ; drivant Panis ou Fisichella, en amenant la Ferrari 333 SP à remporter le championnat du monde protos.

Réalisation, faire une EVOLUTION, performante, belle, agréable à conduire et unique au monde : le coût de revient est tellement important qu'il est inégalable commercialement, c'est avant tout la réalisation d'un rêve automobile. Elle n'a rien à voir avec des répliques, construites avec une carrosserie posée sur un ancien châssis, sans recherches.

Notre California a été construite sur le châssis de la Ferrari 330 GTXS 657 de 1965, un châssis d'empattement de 2,50 m, rallongé de 10 cm par rapport à l'origine et presque identique à la SWB. Par contre le moteur a été reculé de 20 cm et positionné plus bas de 10 cm, pratiquement un moteur central qui confère à la voiture une tenue de route exceptionnelle et unique par rapport à la SWB de 60. La hauteur de caisse est réglable. Les amortisseurs sont réglables avec ressorts en détente et compression, réalisés par VPS en Italie, avec la technologie de cette société qui travaille pour la Formule 1.

Le freinage est réalisé par 4 freins à disques, à 6 pistons BREMBO.

Le moteur qui est neuf, comme toute la voiture, est le V12 de 3967cm3, soit 1000cm3 de plus, est équipé de 3 carburateurs WEBER de diam. 46 contre diam. 32 à l'origine de la California.

Des arbres à cames spéciaux ont été réalisés, portant la puissance à environ 350cv contre 230 et 270 à la California de 58/62. Le tout commandé par une boîte 5 vitesses souple contre 4 vitesses auparavant.





121 AUSTIN PRINCESS VANDENPLAS - 1967

La Mini Rolls, c'est son nom favori. Créée par A. Issigonis et Pininfarina (la référence) cette superbe petite voiture réunit les plus belles finitions : sellerie cuir, tableau de bord en placage de noyer, tablettes rabattables. Elle est vendue plus cher qu'une DS Citroën. Elle bénéficie de la formidable suspension « hydrolastic ».

Son propriétaire nous signale une voiture saine, sans rouille, et en parfait état d'origine, avec seulement 78 000 kms inscrits au compteur. Les freins, la boîte de vitesse et le moteur 1300 ont été reconditionnés.

Une mini Rolls, dans la discrétion et l'originalité.

Le charme discret de l'élégance britannique.

Indémorable.

Estimation : **12 000/ 15 000€**



122 LAMBORGHINI DIABLO -1992

N° Série : 2A9DE07AONLA12596

Etudiée depuis 1985 par le designer GANDINI la Diablo, du nom d'un célèbre Taureau, est présentée à Monaco en 1990 et produite.

Lamborghini, qui rivalise toujours avec Ferrari, est à la pointe de la technicité : carrosserie aluminium, moteur V12 de 492cv pour 5707 cm³.

C'est une « Super Car » futuriste et indémodable, surtout avec ses portes spéciales et son aileron optionnel.

Elle est plus rapide que la F40 Ferrari ou la Porsche 959. La voiture présentée n'a que 33 000 kms, est magnifique dans sa couleur bleu métal. Produite à peu d'exemplaires la Diablo suit la côte des Miura et Countach, inabornables maintenant.

Estimation : **130 000€ / 150 000€**





123

TRIUMPH TR6- 1976

N° de Série : CF 5793540

Triumph, malgré les succès de ses TR 2, 3, 4, ne connaît pas la même réussite avec la TR5 sur le plan commercial et se retourne vers le designer allemand Karmann pour créer une nouvelle ligne plus moderne. De 1969 à 1976 la TR6 va connaître un succès grâce à cette ligne modernisée et son moteur 6 cylindres tout en conservant le charme de l'intérieur des TR4 et TR5.

La voiture présentée a l'intérêt d'être équipée des carburateurs, et non de l'injection lucas qui a souvent posé des problèmes. Elle

est en parfait état, ce que confirme son propriétaire, et équipée de l'overdrive, un échappement double sortie sublime le bruit de cette TR6, déjà remarquable d'origine.

La TR6 est le dernier des véritables roadsters anglais, ni la TR7 ni les Lotus n'ont jamais pu faire oublier son charme.

Estimation: **18 000€ /25 000€**



124

PORSCHE 356 A Cabriolet – 1958

N° série 150717

N° moteur : 731080

La 356 est le départ de la fabuleuse saga Porsche. Conçue par Ferry Porsche sur la base de la VW coccinelle, elle est produite de 1948 à 1965 en diverses évolutions. Agile, légère avec un poids plume, elle va connaître une grande réussite commerciale et sportive, battant de nombreuses voitures plus puissantes. Son moteur sera développé de 1.1L à 1.6L.

Après la Pré A (48/55) sort la A (56/59) évoluant de 1290 à 1582 cm3

La voiture présentée importée outre-Atlantique a fait l'objet d'une restauration en 2013. Proposée à sa sortie avec soit le moteur 1600 ou 1600S a reçu postérieurement un nouveau moteur 1600S de 75cv, lui donnant plus de puissance d'utilisation.

La voiture se trouve dans un état remarquable et prête à prendre la route.

Estimation : **150 000€ /180 000€**





125

CITROËN 5 HP Cabriolet– 1925 Ex. Prince RAINIER III

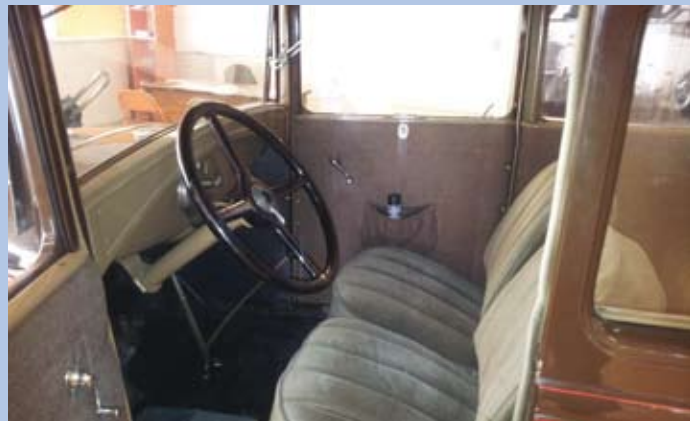
Châssis N° 76534

Après avoir lancé sa 10 HP, André Citroën constate qu'il manque un modèle plus abordable. Ce sera la 5 HP, présentée au Salon de Paris 1921.

Au Salon de Paris d'octobre 1922, le torpédo deux places se complète d'un cabriolet, plus confortable et surtout plus étanche, grâce à ses vitres remontantes. Il est équipé d'un pare-brise plus haut, en deux parties. Comme sur les autres modèles, l'entrée s'effectue côté passager. A l'époque, c'est la version la plus chère des 5 HP.

La 5 HP que nous présentons est justement un cabriolet, avec sa finition plus soignée et son tableau de bord bois. Il est de couleur bleue, une des teintes proposées à l'époque pour ce type de carrosserie. Cette voiture a été achetée par le Prince Rainier aux établissements Mayenc et Ghaffary, un récupérateur niçois et lui offrant une belle restauration par les mécaniciens du Palais. Elle est en bon état de présentation et la mécanique est correcte.

Estimation : **12 000€ / 18 000€**



126

FORD AF COACH – 1930 ex. Prince RAINIER III

Châssis N°: 6085

Ford réussit à produire une voiture qui répondait parfaitement à la demande du moment. Plus classique que la Ford T, elle adoptait une boîte trois vitesses accolée à un quatre cylindres 3,3L, des freins sur les quatre roues et une carrosserie tout acier comme les dernières Ford T, ce qui en 1927 n'était pas si courant. En Europe, la voiture était assemblée à Asnières. La Ford A a pris le relai de la T avec panache et, grâce à des techniques publicitaires particulièrement dynamiques, le carnet de commande de Ford s'est rapidement rempli.

La voiture que nous présentons a été achetée par le Prince Rainier à Chaumontel et a bénéficié d'une restauration cosmétique dans

les ateliers du Palais. Elle est équipée d'une carrosserie coach très spacieuse à l'arrière, de roues à rayons et, s'agissant d'un modèle AF, elle comporte le moteur 12cv. Elle représente un modèle attractif, très représentatif des américaines populaires de cette époque.

Son nouveau propriétaire s'en sépare pour donner la préférence à ses voitures de Formule 1 !

Estimation : **8 000€ / 12 000€**



127

CADILLAC Eldorado Seville – 1959 “The King – Elvis Presley” World’s most beautiful Cadillac

Châssis 594034298

Cadillac, Eldorado, Elvis Presley, des noms réunissant histoire et prestige de renommée mondiale ; La marque Cadillac, prestige du groupe GM, est synonyme de luxe, et à l'intérêt pour nous les français de reprendre le nom d'Antoine de Lamothe-Cadillac, gentilhomme du Sud-Ouest qui a créé Detroit ; Eldorado est un des modèles phare de la marque, c'est le « Dream Car » fleuron de l'industrie Automobile pendant 50 ans ; quand à Elvis Presley, c'est l'icône des USA, la nouvelle vague et « la » star mondial du Rock.

Cadillac et Elvis sont inséparables : le roi du rock ayant possédé 200 Cadillac, et celle-ci aurait pu être une de ses préférées de son vivant ; tellement sa réalisation est exceptionnelle.

A Cadillac et Elvis il faut associer John d'Agostino qui fait partie du giron des grands carrossiers, recherchés par les stars et les rois, tels Saoutchik dans les années 30.

Réalisée à partir d'une Seville de 1959, qui avait été peu utilisée elle se présente en cabriolet à 3 positions : fermée, ouverte, fermée aux 3 quarts : dans cette position elle rappelle la célèbre coiffure d'Elvis !

A la technologie d'origine (vitres électriques, direction assistée, climatisation, freinage) des finitions d'un luxe inouï ont été réalisées. Dans sa robe bleu lavande et son intérieur en cuir et brocard elle paraît être d'un autre monde.

Raffinements suprêmes : la signature du « couturier-designer » d'Agostino est en or et les emblèmes Cadillac également et pavées de 100 carats de diamants et améthystes. Les 2 cendriers sont en cristal.

Coté mécanique le moteur V8 est à 390cv (6400cm3) avec 3 carburateurs Rochester à deux corps, transmission automatique à 3 vitesses ; le moteur développe 345 cv. Moteur, boîte de vitesses, freins et suspension ont été refaits.

John d'Agostino a réalisé 3 fabuleuses voitures d'hommage à des stars : Clark GABLE, Marilyn MONROE et celle-ci à Elvis PRESLEY qui est la plus élaborée mais aussi la plus coûteuse jamais réalisée.



Cette Cadillac, unique au monde, sera une tête de série incomparable dans toute collection, ou même pourra être l'image de marque d'une société et un vecteur de communications, comme le titrait « Celebrity Customs » : « Elvis » the World's First \$1 000 000 kustom » from d'Agostino.

Cette voiture a déjà été présentée dans le monde entier, comme indiqué ci-dessous, et attend de nouvelles aventures, après avoir été le fleuron d'une collection française du Sud-Ouest.

Ne laissez pas passer l'occasion de cet achat, comme Mr. Walters qui ne peut l'acquérir en 2008, dépassé par notre collectionneur français !

Cadillac « ELVIS »	
Designer:	John d'Agostino
Co-designer:	Woodroe Parker
Coachbuilder:	Aiello Customs
Kustom Painter:	Art Himsl
Kustom Interior:	Divine's custom interior
Chrome:	Sherm's custom plating
Tires:	Coker tires
Wheels:	Signature d'Agostino wire wheels

Expositions:	
2006:	Shows à travers les USA
2007:	Shows en Europe Jönköping, Suède Avril 2007 Shows en Australie Los Angeles: Musée PETERSEN Monterey (Californie) RM Collection française (Région de Toulouse) Octobre : Nice Allianz Riviera, et après ?
2007/2008:	
2008:	
2008/2015:	
2015 :	

Estimation: 400 000€ / 500 000€





Photo non contractuelle

128

ALFA ROMEO 1600 JUNIOR - 1975

N° Série: 1711

L'Alfa Romeo Giulia GT nommée aussi Sprint synonyme de coupé, apparait en 1963 et va être produite jusqu'en 1977.

La carrosserie est due à G. Giugiaro, styliste chez Bertone.

En 1971 elle est restylée avec la carrosserie des GT 2000, la calandre 4 phares, le même intérieur, mais garde les petits feux arrières.

C'est un modèle plus économique que la 2000 avec le moteur 1600 moins puissant. Ces Alfa Romeo sont particulièrement fiables mécaniquement.

De couleur rouge, la plus désirée, la voiture présentée a reçu une peinture neuve et une révision complète.

.....

Estimation : **20 000€ / 25 000€**



129

FERRARI 308 GT4 DINO -1975

N° Série: T651306036407

Moteur: 8 cylindres en V-2926 cm3

Boîte: 5 vitesses

Les 2 génies de l'automobile BUGATTI et FERRARI connurent le même drame : la mort de leur fils. Ferrari lança la gamme Dino en souvenir de son fils qui avait imaginé les V6 puis V8. Les Dino furent longtemps boudés en raison de l'association nominative avec Fiat : ce fut le cas de la 246 qui voit sa côte monter en flèche, la Dino 308 devrait connaître également une embellie, car c'est une des plus élégantes 2+2 Ferrari. Pour beaucoup elle est considérée comme plus équilibrée en tenue de route que la 308GTB, et certainement plus efficace en grande courbe par une meilleur répartition des masses.

En compétition elle est apparue aux 24H du Mans sans l'égide de L. CHINETTI, ami d'Enzo FERRARI et importateur américain.

Moins chère qu'une Porsche ou qu'une berlinette Alpine, la Ferrari Dino est un placement sûr en plus du plaisir.

La voiture présentée est superbe dans sa livrée jaune et sort de révision, le moteur a été totalement refait.

La voiture n'a que 9 500 miles d'origine, une attestation de l'ancien propriétaire est jointe, la voiture étant resté environ 20 ans en garage sans servir, ce qui explique une réfection totale du moteur (moteur refait à neuf)

.....

Estimation: **50 000€ / 70 000€**



Photo non contractuelle



130

CADILLAC « ELDORADO BROUGHAM » - 1957

N° Série: 5770-146830

Imaginée comme un « Dream Car », l'Eldorado ; vaisseau amiral de la gamme Cadillac sera commercialisée pendant 50 ans à travers plusieurs générations de modèles et sous différents carrosseries.

Le modèle présenté est exceptionnel à plusieurs titres : Il est tout d'abord 100% d'origine ; peinture, chromes, sellerie, mécanique. Il ne totalise que 39 000 miles et c'est probablement son kilométrage d'origine au vu de son état mécanique.

C'est le seul véhicule recensé subsistant dans cette teinte et cet intérieur.

Suivant la datebase Cadillac Brougham 7 modèles ont été produits en couleur « plantation Green » Code 136 et sur sept modèles ; un seul a été équipé de l'intérieur « Medium green Bayou cloth with green leather » Code 638 On peut aussi affirmer aujourd'hui qu'il est unique au monde dans cet état 100% origine et 100% fonctionnel !

Voici son histoire... un rêve dévolu à la démesure américaine.

En 1957 Cadillac lance la voiture de série la plus chère de son époque : l'Eldorado Brougham.

Assemblée à la main et équipée d'un V8 de 6L de cylindrée ; ce modèle est une véritable vitrine technologique dont la production sera limitée à 400 exemplaires.

La Brougham reçoit des suspensions pneumatiques. Le toit est fabriqué en aluminium brossé. Le parebrise est panoramique et les ailerons « requins » symbolisent les années de conquête aérienne. Les portières s'ouvrent de façon antagoniste aussi appelées « suicide doors ».

Son équipement est hors normes : Régulateur de vitesse (cruise control) Système automatique de passage des phares en code à l'approche d'un véhicule en face (autronic eye) L'antenne de radio électrique Les pare-soleils polarisés Le système d'air conditionné en deux zones Le frein de parking se relâchant automatiquement au démarrage Les vitres et déflecteurs électriques L'ouverture et fermeture automatique du coffre La fermeture des portières électrique

Le moteur est équipé de carburateur à quatre corps et d'un système de refroidissement sous haute pression. Les roues sont en aluminium et la suspension est pneumatique : très peu d'Eldorado Brougham subsistent de nos jours avec leur suspension à air d'origine.

L'intérêt de cette voiture est d'être « dans son jus » extrêmement bien conservée et propose ainsi au futur collectionneur tous les choix possibles ; simple maintenance ou restauration à neuf. L'historique est connu ; cette voiture provient du bout du monde : d'Australie !

Vous y trouverez même le manuel d'origine et celui de dépannage !!

Actuellement la Brougham est très recherchée aux USA où elle est un icône nationale, mais son intérêt est international, et devrait séduire les pays émergents, un placement d'avenir.

Estimation : 80 000€ /100 000€



131

CADILLAC DEVILLE Coupé - 1959

N° Série : 59A080034

La célèbre firme au nom français crée le modèle de ville en 1949. En 1955 cette appellation désigne les voitures de qualité supérieure à la 62. La 4° génération (59/60) reçoit une carrosserie avec les énormes ailerons arrière. Le modèle Coupé est celui qui a le plus de succès.

C'est la dernière image de « l'Américaine » des années 50/60, avec l'exubérance légendaire. En 1960 les modèles commenceront à être aseptisés.

Notre modèle est en bel état de présentation, moteur, boîte, alternateurs sont récents : elle est équipée de l'option freins à disques.

Dans sa livrée d'origine rose, c'est tout un symbole, elle est prête à prendre la route sur toutes les distances avec sa robustesse légendaire. Actuellement une Deville coupé 59 dans cet état se négocie aux Etats Unis au double de notre estimation.

Estimation : 30 000/ 40 000€



132

PORSCHE 911S 2.4L - 1973

N° Série : 9113301158

Moteur : 6331609

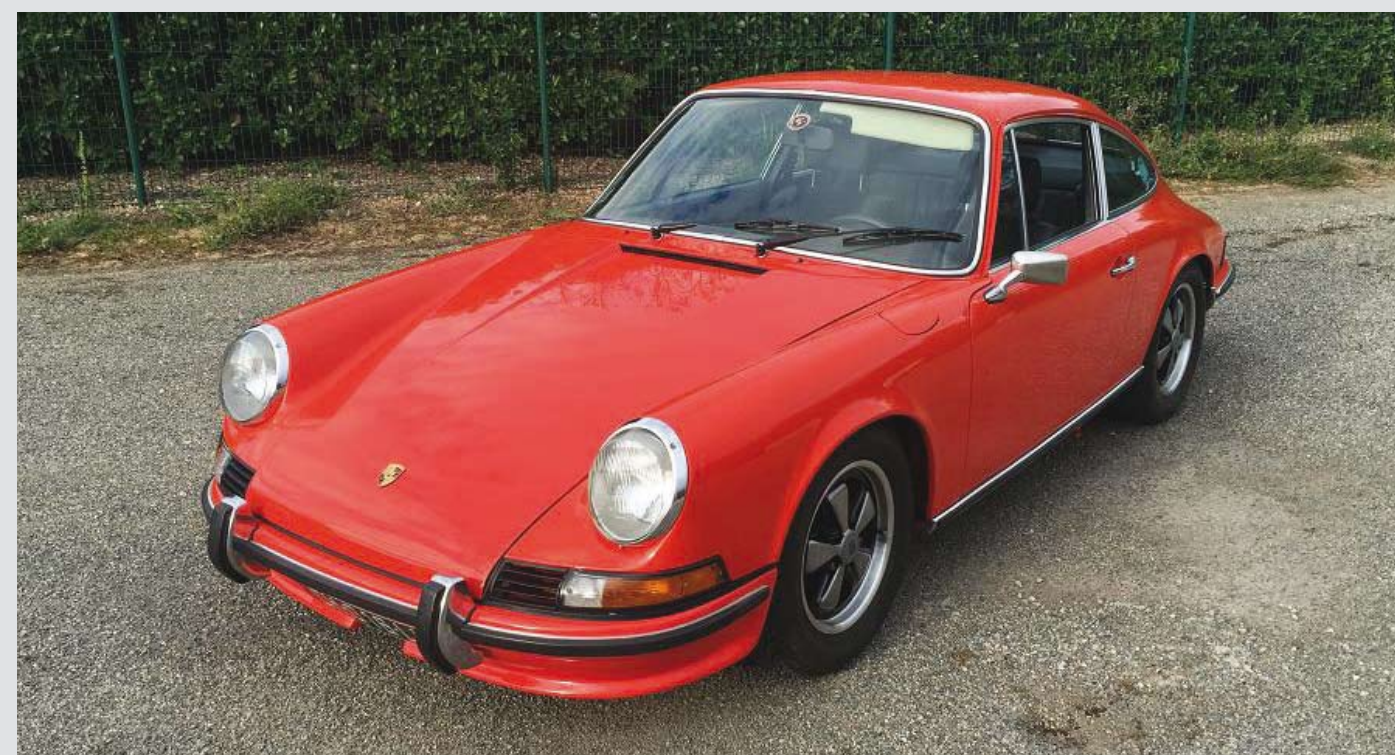
De la série des 911, la 2,7RS et la 2,4L S sont certainement les 2 modèles qui illustrent le mieux la firme de Stuttgart.

Solide et endurante en usage normal, la 911 2,4L S est imbattable sur les circuits ou en rallye, que ce soit dans sa configuration, groupe 3, c'est-à-dire de série ou en G4, améliorée. Pour la petite histoire 90% des 2,7 RS qui vont courir en 1973/1974 sont des 2,4L S transformées en cylindrée, c'est dire la qualité de cette voiture.

La voiture présentée est matching number, elle a été restaurée en 2006 par le spécialiste RS Motor dans les Vosges, restauration

châssis à nu. La voiture avait alors 71 177 kilomètres au compteur et n'a parcouru que 4 000 kms environ depuis. Pour les fervents du flat 6 elle est encore abordable car la 2,7 RS est devenue hors prix. Dans sa livrée de la plus belle couleur Porsche, et son état d'origine...

Estimation : 150 000€ / 200 000€





NEUVE !!!

133

TOYOTA MR2 - 1990

N° Série :

La MR signifie « Moteur en position centrale, propulsion, 2 places ».

La MR MKI sort de 1984 à 1989 et en 1990 apparait la MKII qui sera produite jusqu'en 1999.

Cette petite sportive est voulue par Toyota comme une école de pilotage avec propulsion à moteur central arrière. Ce qui fait nommer la voiture « Baby Ferrari » par la presse, la MR étant proche de conception de la Ferrari F355.

La voiture ici présentée est on ne peut plus exceptionnelle : elle est NEUVE. Gardée par son propriétaire religieusement sans être utilisée ! Elle a uniquement 34 kilomètres, pour essai après sa révision.

Une possibilité incroyable pour un collectionneur ! Cette voiture roulera-t-elle un jour ou restera elle une voiture de show, adulée ?

.....

Estimation : **30 000€ / 35 000€**



134

JAGUAR TYPE E ROADSTER - 1967

N° Série: 1E 15478

Produite de 1961 à 1975, la Jaguar type E, reprend les lignes de la type D, et le schéma du châssis.

Dès sa sortie elle connaît un succès immense de par son aérodynamisme, son immense capot fuselé. Ce succès se transforme aujourd'hui, avec le recul, en exceptionnelle et unique voiture au monde.

D'abord produite avec un 3.8L, flat floor, curieusement le modèle le plus inconfortable, mais le plus recherché. A partir de 1964, la voiture est équipée du 4.2L amélioré en 1968.

Les série 2 sont les plus fiables et les plus faciles à conduire, avec un meilleur circuit de freinage et un gros radiateur.

Sa cylindrée de 4235cm3, pour le fabuleux 6 cylindres de 265cv, en fait une véritable sportive.

La voiture présentée est de 1967 par ses numéros de série et a été immatriculée à Zurich en juin 1968. La voiture est en bon état d'origine, dans une de ses déclinaisons les plus désirables : rouge, capote et intérieur noirs. Une valeur ascendante alliant le plaisir de cette beauté dérivée de la fabuleuse Jaguar C de Mans.

.....

Estimation: **80 000€ /100 000€**



135

FORD MUSTANG FAST BACK- 1968

GT 557 E « Eleanor »

Châssis N°: 8T02C197624

Cette Mustang Fastback de 1968 est issue du célèbre préparateur Américain Unique Performance. Ce modèle « Eleanor » est bien un modèle unique créée suivant les spécifications du film de Nicolas Cage : 60 minutes chrono, à partir d'une Ford Mustang Fast back de 1968.

Cette GT557E surclasse la GT500 avec plus e 750cv issus d'un moteur V8 Ford atmosphérique de 9.2L de cylindrée. La transmission est assuré par une boîte Tremec à 5 rapports et d'un pont autobloquant Détroit Locker de 9 pouces. La partie trains roulant est composé de combinés ressorts/amortisseurs Heidts et le freinage est assuré par quatre freins à disques Wilwood.

Cette fabuleuse auto provient de la collection « Dallas Schott Auto Collection » et a été exposé au Séma Show US en 2012 qui reste la référence des salons professionnels destiné aux véhicules hors normes.

La puissance est incroyable et semble sans limites.. Le son des deux échappements latéraux issus de cet impressionnant moteur V8 n'a d'égal que la beauté que dégage ce monstre. En effet, chaque rangée de cylindres a sa propre sortie d'échappement inox conférant au modèle un son type « Harley Davidson » mais puissance 10 !!

Les connaisseurs apprécieront les spécifications extraordinaires de ce véhicule d'exception :

-L'ensemble châssis/coque est de type « body in white » et a été conçu par la Sté Unique Performance respectant les spécificités du modèle du film Gone in 60 seconds. Coque en fibre avec éléments carbone Arceau tubulaire intérieur Arceau complet sous le châssis assurant une rigidité maximum Moteur « big block » de 557 cubics inch sur la base d'un 460ci Ford Têtes de cylindres en aluminium, ensemble pistons, vilebrequin, arbre à cames issu du célèbre préparateur américain John Kaase. Préparation type « P51 Kaase » : la référence chez les préparateurs de dragsters !!

Allumage électronique MSD, durites aviation, radiateur aluminium sur mesure, poulies chromées.

Direction assistée Jantes Cobra en 17 pouces sur pneus BF Goodrich.

Ce moteur est une œuvre d'art à lui seul. Sa cylindrée (9.2L) procure au bolide un couple dantesque à bas régime et une agressivité hors normes dès que l'on monte dans les tours. C'est un moteur d'époque dénommé « big block » préparé et fiabilisé grâce à l'allumage électronique et aux composants actuels. Il illustre à lui seul toute la démesure américaine...

En conclusion ce magnifique modèle ne totalise que 1200 miles depuis sa réalisation. Il sort de révision avec un changement de tous les fluides et un check up complet du moteur. Sa carrosserie est en parfait état sans éclat ni rouille ; Il est en carte grise française véhicule de collection. Son contrôle technique est à jour.

Ce véhicule est réellement un « Head Turner » (tourneur de tête) au sens propre comme au sens figuré.

Voici le listing des éléments justificatifs fournis à l'acquéreur :

Dossier photos : réception du châssis, adaptation des trains roulants, pièces moteur, préparation moteur, adaptation et mise en place du « bigo block » dans son compartiment, peinture, Bill of sale du collectionneur « Dallas Schott Auto Collection » Carte grise américaine originale "title" (mentionnée Mustang Shelby) Carte grise française de collection Contrôle technique Facture d'entretien et de maintenance du véhicule en France (août 2015)

Cette voiture unique en France, est l'image même du gigantisme américain. Carroll Shelby a apporté sa touche finale en signant cette Mustang Fast back.

Le fin du fin pour le passionné de puissance et d'américaines.

.....

Estimation: **120 000€ /180 000€**





136

MASERATI QUATTROPORTE – 2004

N° Série : ZAMCD39B000012469

Contrairement à Ferrari, Maserati va créer une 4 portes en 1963 déclinée en 6 générations depuis lors jusqu'à maintenant.

La 5° génération sortie en 2003 est sublime. Une ligne superbe signée Pininfarina, un intérieur en cuir parfait, et surtout une motorisation avec la V8 Ferrari de 4244cm3 qui donne 400cv pour une vitesse de 270 km/h

C'est alors la berline la plus répandue du monde. Elle offre la possibilité d'une conduite sportive avec la boîte F1 à palettes, ou tranquille en mode automatique. Nous avons pu tester cette voiture qui était la propriété d'un brillant pilote étranger, et nous avons constaté le plaisir de conduite dans cette bête de race qui en plus est bien plus économique qu'un Porsche Cayenne.

Un plaisir à ne pas manquer, la voiture se présentant en parfait état à tous points de vue.

.....

Estimation : **20 000€ /25 000€**



137

FORD THUNDERBIRD - 1955

N° de série : P5FH172241

Le Thunderbird ou T. Bird sort en 1955 pour concurrencer le Chevrolet Corvette. Ce sera une voiture de luxe ; de 55 à 57 le modèle à 2 places est le plus beau et le plus désirable. Puissant avec un Ford 4788cm3 de 245cv, elle surpasse le Chevrolet C1.

La voiture a été entièrement restaurée, et a parcouru seulement 500 kms depuis. Elle a l'intérêt d'être équipée de la boîte de vitesse mécanique 3, avec overdrive sur tous les rapports.

Une élégante voiture, dans sa livrée blanche à l'intérieur bicolore sur rouge. Elle est équipée de son hard-top d'origine, et vous vous permettra une utilisation été-hiver.

.....

Estimation : **35 000/ 40 000€**





138

LIGIER JS 2 – 1974

N° Série : 25137203

Facel Vega, Venturi, Ligier : La France aurait pu avoir aussi de merveilleuses GT comme Porsche, Ferrari et être le fleuron de nos grandes marques de production, mais celles-ci ont raté le coche en donnant dans le populaire et non dans le prestige.

Guy LIGIER, sportif accompli, rugbyman et pilote, crée sa marque, toujours accompagné des initiales JS : Jo SCHLESSER son ami, mort en Formule 1.

En 71 Liger crée le JS2 après la JS1 sortie en 69 et qu'il conduira lui-même en circuit et rallye. Cette JS2 qui doit d'abord être produite avec un Ford, ne sortira jamais en raison de la défection de Ford. Elle sort donc avec le moteur boîte 6 cylindres Maserati. Malheureusement en 74, avec le choc pétrolier, le marché s'effondre et en 75 Ligier arrête la production, se tournant vers la F1, sa passion principale.

Entre temps le JS2 avait gagné les 4h du Mans, le Tour de France et terminé 2° aux 24h du Mans. Un palmarès exceptionnel en un temps record.

Une ligne superbe que celle de la voiture présentée dans sa couleur rouge. Cette voiture a fait l'objet d'une restauration totale

chez le spécialiste Daunat, bien connu en rallyes.

Produite à très peu d'exemplaires (80 en 1975) cette GT française rivalisait alors avec les Porsche Carrera RS 2.7 en compétition et la Dino 246 GT en route.

Regardez la côte de ses concurrentes, et vous n'avez qu'une envie ; acquérir cette voiture si vous êtes collectionneur, et si vous désirez piloter sachez qu'elle est éligible au Tour Auto ou au Mans Classic (Une JS2 de série à terminée 19° avec le Toulousain Martial Delalande) où vous avez toutes les chances de participer.

Une voiture rarissime, une voiture parfaite, une chance à ne pas laisser passer.

Cette voiture nous permet de rendre hommage à Guy LIGIER, passionné, un des derniers créateurs français aussi bien en voitures GT et de route qu'en Formule 1. L'un des derniers pionniers français.

Estimation : 100 000€ / 130 000€



139

MERCEDES 190 SL- 1955

N° Série: 121042-5500583

La victoire de la 300 SL à la célèbre Carrera Panamericana a eu un retentissement énorme mondialement et surtout aux Etats Unis. L'importateur américain Maximilien HOFFMAN, convainc la maison mère de réaliser des modèles plus utilisables en «tourisme sportif» le 300 SL cabriolet et la 190 SL cabriolet. La 190 SL conserve le luxe de la 300 SL mais avec un moteur 4 cylindres de 1,9L et 105cv, résistant, facile d'entretien.

L'idée de HOFFMAN sera une réussite complète avec 80% de la production allemande exportée outre atlantique: ce qui en fait une voiture rare en Europe.

Actuellement la cote des Mercedes 300 L ayant atteint des prix dépassant le million d'Euros, celle des 190 SL est en pleine ascension. Elle fait partie des valeurs sûres, avec une hausse constante et non surfaite.

La voiture présentée, fait partie de la 1ere série de 1955, la plus recherchée.

Son propriétaire nous précise qu'avant lui c'était une première main. Cette voiture a toujours été parfaitement entretenue, et repeinte dans sa couleur d'origine il y a 22 ans. Elle a sa sellerie en

cuir crème d'origine en parfait état comme son couvre capote, elle a également le poste de radio Becker, le nec plus ultra.

Et perfectionnement suprême, une direction assistée, option adaptée à l'origine. Si les carburateurs Solex ont été remplacés par des Dell'orto, les carburateurs d'origine seront remis avec la voiture.

Une révision et remplacement de pièces minutieux a été effectué: amortisseurs Bilstein à gaz neufs, silents blocs, supports moteur, bras de suspension sont neufs. Pompe à eau, démarreur, dynamo, radiateur neufs ainsi qu'un échappement inox neuf et même les moquettes d'intérieur et du coffre.

Des pièces, telles que ressorts neufs, feux de position et divers seront données avec la voiture.

Cette 190 SL, dont son propriétaire doit se séparer pour de raisons familiales, est vu son état, une opportunité rare.

Estimation : 80 000€ / 100 000€

LANCIA 037

Rallye de San Remo 1983 - M. Biasion-T. Siviero

C'est pour faire face à la domination des Audi Quattro que Lancia présente la 037, premier Prototype pensé exclusivement pour courir en Groupe B. Sans disposer d'une transmission intégrale. Cette voiture devait dominer la saison 1983 et enlever le Titre des Marques à l'issue d'une saison qui la vit remporter 5 victoires en Championnat du monde. En 1985, la Lancia 037 était remplacée par le Delta S4.

La Lancia 037 fut la première voiture conçue et construite expressément pour courir dans le mythique Groupe B. Avec la 037, Lancia revenait à la compétition officielle après son abandon en 1978 lorsque Fiat, propriétaire de la firme lors de l'absorption d'Abarth, décidait d'engager l'Abarth 131 dans le Championnat du monde.

La 037, qui fut mise en chantier en 1980, disposait dans sa première version d'un moteur 4 cylindres en ligne de 1995 cc délivrant une puissance de 260 chevaux (qui sera portée à 325 sur la version 037 Evo 2, dernière évolution de la voiture en 1985). La 037 fut la dernière voiture à 2 roues motrices à s'imposer avec autorité dans le Championnat du monde. Lancia estimait en effet que la transmission intégrale apportait plus d'inconvénients que d'avantages, ce qui devait rendre plus éclatant encore son échec devant les Audi en particulier sur la terre ou la neige. La voiture a cependant également gagné sur ces surfaces, comme à l'Acropole ou en Nouvelle-Zélande en 1983, grâce au grand débattement de ses suspensions. Le châssis et la carrosserie étaient fabriqués dans des matériaux légers (aluminium, acier léger, titane ou Kevlar). Le nouveau modèle fit ses débuts en course avec deux voitures engagées dans le Rallye Smeralda aux mains de Markku Alén et d'Attilio Bettega. Après l'arrivée de

Martini comme sponsor, l'équipe affrontait la saison 1982 avec une année de tests derrière elle. La 037 débutait au plus haut niveau dans le Tour de Corse 1982 avec une 9^e place pour Markku Alén. Les résultats se firent attendre et c'est Alén qui signait la première victoire dans le Pace National Rally de cette année. La première victoire en Italie fut conquise par Antonio Tognana au Rallye de San Remo au mois de novembre. Alén concluait la saison avec une 4^e place au RAC.

En 1983, Lancia pariait totalement sur la voiture et engageait Walter Röhrl qui venait de remporter son deuxième Titre de Champion du monde après celui conquis en 1980. Cette saison fut incontestablement la meilleure de sa courte vie sportive. En 1983, la 037 prenait la première place au Monte-Carlo, à l'Acropole et en Nouvelle-Zélande avec Röhrl, en Corse et au San Remo avec Markku Alén. Elle enlevait en fin de saison le Titre des Constructeurs, le 4^e alors pour Lancia, mais perdait celui des Pilotes qui revenait à Mikkola au volant de son Audi Quattro tandis que Röhrl et Alén devaient se contenter respectivement de la 2^e et de la 3^e place. En 1984, la 037 ne signait qu'une seule victoire au Tour de Corse. Il était alors évident qu'elle avait perdu sa compétitivité face à une nouvelle génération de rivaux qui, tout en adoptant les principes de base de la 037



140

FIAT LANCIA 037 - 1983

Châssis : Z LA 151AR000000178

Comme Ferrari s'est spécialisé dans la F1 et les protos, Lancia a souvent survolé les rallyes avec la Fulvia HF, puis la Stratos, la 037 et la Delta. C'est la répartition voulue par Fiat.

Après la fabuleuse Stratos, Lancia avec l'avènement du Groupe B, crée de toute pièce la 037, qui est une voiture de course contrairement aux autres marques qui transforment des voitures civiles en voitures de compétition. En cela la 037 suit la Stratos.

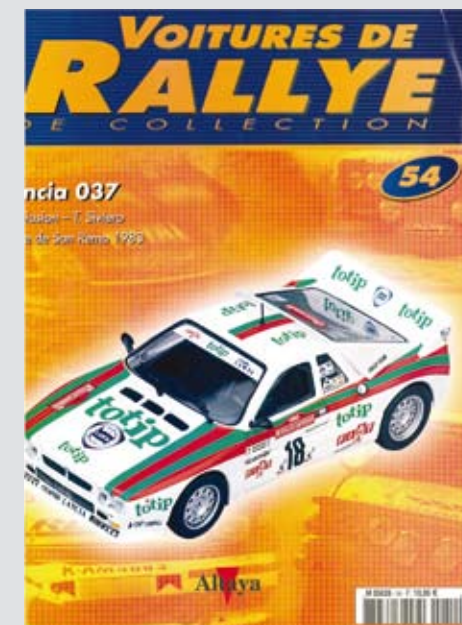
Elle ne sera construite qu'à 200 exemplaires selon l'homologation demandé par la FIA.

Elle est comme même inspirée de la Monte Carlo, avec les superbes protos qui ont débuté au Giro d'Italia.

Cesare Fiorio, le père de la 037, l'a fait débiter en 1982, et le titre de champion du monde est gagné en 1983.

A ce titre s'ajoutent les titres de champion d'Europe en 1983, 1984, 1985 et 10 titres nationaux : Italie, Belgique, Espagne, Suisse.... Une référence !

Lancia engagea les 037 avec les couleurs Martini, Alitalia et To Tip (paris hippiques et sportifs) du Jolly Club.



Miki Biasion a disputé le Championnat du monde 1983 au sein de l'écurie Jolly Club, la seconde équipe de Lancia derrière l'écurie Martini qui comptait comme pilote Walter Röhrl et Markku Alén.

La saison 1983 est la grande saison de la 037 avec le titre du champion du monde. M. BIASION (Champion d'Europe et d'Italie en 83) et C. CAPONE, sous les couleurs de To Tip se partageant le volant des 037.

C. CAPONE / PIROLLO	2° au Rallye de Sicile 4° Costa Smeralda 1° della Lana
M. BIASION / SIVIERO	1° Costa Brava 1° RACE Spana 1° 24h d'Ypres 1° Madeira 1° San Marino

La 178 est 5° au Rallye de San Remo en 1983, ce qui concrétise le titre de champion du monde.

Elle sera ensuite la propriété de l'écurie GRIFONE avec des victoires en Italie en 1984.

Elle devient la propriété du gentleman driver italien Angelo Chiapparini, décédé en 2003 et est cédée alors à son propriétaire actuel.

La voiture est enregistrée le 9/5/1983 chez Fiat Auto SPA comme Fiat puisque Fiat drive toutes les activités sportives. Un certificat de Rino BUSCHIAZZO, chef mécanicien pour l'authenticité de la voiture est joint. La voiture a reçu l'évolution II. Elle est dans sa configuration d'origine.

La voiture a suivi un entretien parfait et une révision complète vient d'être effectuée. L'on voit réapparaître en course historique la 037, comme celle de VAISON qui a gagné le Tour de Corse Historique 2014, la 1ere épreuve historique mondiale.

Une voiture extrêmement rare, en collection ou en course qui allie plaisir et encore relativement abordable à l'estimation faite; une Ferrari 308 GIV/B ou une Stratos sont à 1 million d'euros.

Estimation : 500 000€ / 800 000€



Photo non contractuelle

141

LANCIA 037 - 1983

Châssis : ZLA151AR000000186

Cette Lancia 037 est prête à courir, à moins d'être consacrée en voiture de collection. Elle est identique à la 178 usine, au point de vue mécanique, avec l'évolution 2. Elle est équipée des normes de sécurité (Arceaux) demandées par la FIA actuellement, seule la fiche FIA reste à établir.

Une estimation raisonnable et donc une chance d'acquérir une des 200 Lancia 037, de plus une préparée course, quand on connaît les prix des constructeurs actuels (Ferrari 308 neuve à 250/300 000€, etc)

Estimation : 300 000€ / 500 000 €



142

PORSCHE 996 Turbo S Cabriolet - 2005

N° Série: WPOZZ99Z5S670250

6 cylindres 3600 cm3
2 turbos
450cv

Flat 6 titrait « Le summum de perfection digne de l'héritière de la 959, qu'elle finit par surpasser »

Et cela pour la 996 turbo qui développe 420cv, alors que la S atteint 450cv et de nombreuses améliorations.

Cette série limitée, a été réalisée à 900 exemplaires dont uniquement 300 cabriolets. Si l'on peut compter qu'il ne reste qu'environ 200 cabriolets, c'est une rarissime Porsche ou devenir de collection sûre et recherchée.

La voiture présentée, qui a également un hard top, est en parfait état, avec 81 000 kms au compteur. Elle a reçu une réfection moteur d'un coût de 35 000€, nous indique son propriétaire.

C'est une série limitée, une voiture de collection.

.....

Estimation : **60 000€ / 80 000€**



143

ASTON MARTIN LAGONDA Cabriolet MKII – 1955

Châssis : LB290193

La Lagonda est la perfection, le must d'Aston Martin. David BROWN, propriétaire d'Aston et Lagonda, rachète la carrosserie Tickford. Il va réaliser un modèle de grand luxe, décliné en 4 portes, coupé et cabriolet drophead.

En plus d'une carrosserie magnifique, la technique de cette voiture est nouvelle : châssis à embase cruciforme et suspensions indépendantes ; ressorts hélicoïdaux à l'avant et barre de torsion à l'arrière. La direction est révolutionnaire : crémaillère avec un système de pignons pour le réglage sur la colonne de direction.

Avec le moteur 2.9L (6cylindres) de la DB 2/4, commandé par une boîte 4, la vitesse de pointe est de 165 km/h, dans un confort exceptionnel grâce à la tenue de route.

La voiture présentée a fait l'objet d'une restauration totale voici 10 ans très onéreuse se montant à 70 000€. Depuis son propriétaire l'a utilisée en parcourant environ 40 000 km ce qui est le gage d'une utilisation sans problème.

La voiture est équipée de vérins hydrauliques d'origine, ce qui est rarissime.

Elle est absolument magnifique dans sa robe noire avec un intérieur en cuir rouge et un tableau de bord somptueux. Elle a le plus d'être équipée de jantes à rayons borani à moyeu central (cet embellissement a coûté 20 000€) ce qui transfigure la voiture.

Peu produite étant donné son coût exorbitant la Lagonda, est très rare : 250 modèles réalisés dont 55 cabriolets. Il ne resterait que 7 ou 8 modèles au monde.

Cette voiture qui peut se présenter à capotage fermé, ouvert ou mylord, est la crème d'Aston, le modèle sport étant la DB 2/4.

Par le renom d'Aston Martin au niveau mondial, sa rareté et son élégance, cette voiture est un must de raffinement et de valeur sûre.

.....

Estimation : **150 000€ / 200 000€**

Une voiture (de) Star

La Lagonda Aston Martin se met en beauté et fait son *come-back* en superstar sur les podiums aux côtés des plus grands. Artistes, chanteurs, acteurs, tous se l'arrachent et veulent apparaître avec elle.



[Source: Vanityfair.com]

La Lagonda Aston Martin a toujours eu la première place, et compte bien la garder. En effet, la classe à l'Anglaise séduit, et s'inscrit une nouvelle fois sur le devant de la scène. C'est en 1913 que la marque Aston Martin est créée par deux anglais, Lionel Martin et Robert Bamford, et depuis, elle n'a cessé son ascension. Devenue indissociable de l'identité du célèbre David Brown qui a réuni pour la réaliser les trois *must* de l'automobile anglaise : Aston Martin, Lagonda, Tickford, la Lagonda Aston Martin semble en conséquence, elle aussi, intemporelle. Cette Lagonda de 1955 en est la preuve : par deux fois elle a fait s'incliner deux grandes célébrités et semble n'avoir rien à leur envier. En effet, aux Champs-Élysées de Paris, la Lagonda a servi de carrosse à Lady Gaga pour le lancement de son nouveau parfum ; tandis qu'à Cannes elle s'est transformée pour devenir l'attelage de Nicole Kidman.



[Source: 20minutes.com]

Ci-contre, Lady Gaga à Paris dans notre célèbre Lagonda Aston Martin lors de l'événement promotionnel organisé pour le lancement de son nouveau parfum *Fame* qui semble l'être tout autant que notre petit bijou.



[Source: 20minutes.com]

Nombreux sont ceux de la jet-set qui ont tenu à s'afficher à ses côtés.

De la designer Sonia Rykiel, fondatrice de la maison de couture du même nom, à Valentino Garavani, fondateur de la marque italienne Valentino, cette Lagonda Aston Martin fait office de compagne indispensable lors des grands événements organisés par la haute sphère.

Peut-être aurez-vous, vous aussi, l'honneur de faire partie de ce club très privé...?



[Source: 20minutes.com]



144
FORD THUNDERBIRD - 1956

N° de série : P6FH207581

Le Thunderbird ou T. Bird sort en 1955 pour concurrencer le Chevrolet Corvette. Ce sera une voiture de luxe ; de 55 à 57 le modèle à 2 places est le plus beau et le plus désirable. Puissant avec un Ford 4788cm3 de 245cv, elle surpasse le Chevrolet C1.

Cette T. Bird est équipée d'un V8 accouplé à une boîte 3 automatique. D'autres évolutions ont été faites pour fiabiliser la voiture avec des freins à disques à l'avant, un double circuit de freinage et un important radiateur alu. La voiture a reçu des superbes jantes Borrani. Blanc cassé avec l'intérieur rouge, elle possède le hard-top avec le hublot sur le côté.

.....
Estimation : **40 000/ 45 000€**



145
MORGAN 4/4 - 1977

N° Série : B 3927

La seule marque indémodable au monde, c'est MORGAN, incroyable, conservant ses lignes d'avant-guerre, tout en développant des techniques plus modernes.

Le modèle présenté conserve tout le charme MORGAN avec ses jantes à rayons, sa couleur noire et surtout ses 4 places qui lui permettent les excursions familiales.

L'intérieur en cuir beige patiné ajoute la touche british.

Equipée du moteur économique de la Cortina GT 1600cc, c'est la parfaite voiture pour profiter de la campagne dès le Printemps.

La voiture présentée en parfait état n'affiche que 35 000 kms au compteur.

.....
Estimation : **25 000€ / 30 000€**



146

FORD GT40 MKII Carroll Shelby

Chassis 09

En 1966, Ford réalise un exceptionnel triplé à l'arrivée des 24h du Mans avec la GT40. Le grand patron Henry Ford II s'est déplacé et espère la victoire ; il sera comblé. Les consignes de courses sont données pour l'arrivée la N° 1 et la N° 2 doivent passer la ligne d'arrivée ensemble, la N° 5 en 3° position, la 1 et la 2 sont sur la même ligne mais l'ACO n'accepte pas d'ex-aequo, la 2 sera classée 1° pour quelques mètres.... Au départ ! La victoire va donc à C. AMON et B. MAC LAREN. Ford a battu Ferrari, et les 2 GT40 sont du Team Shelby.

Près de 50 ans après une série limitée est construite, et répertoriée dans le « Shelby American World Registry ».

La voiture présentée est le clone exact de la voiture victorieuse aux 24h du Mans 1966 (90% des pièces sont interchangeables avec les voitures d'époque) C'est une véritable voiture de course, qui avec quelques légers aménagements peut participer aux compétitions historiques, après avoir obtenu le PTH International. Avec sa conception de la GT40 d'origine, cette voiture ne présente pas les inconvénients de l'électronique des GT modernes, et est d'un entretien simple vu la solidité éprouvée des moteurs Ford.

Par ailleurs elle a la pureté de la voiture d'origine, et n'a rien à voir avec la Ford GT, remake moderne, qui n'aura pas le droit

que de nommer sa voiture GT. Seule la série de voitures comme celle présentée peut se nommer GT40 (Production limitée à 85 voitures).

Historique de la GT40, renommée de la marque Ford, gloire de C. Shelby en font une voiture de valeur internationale sûre. Et cette voiture est pratiquement neuve.

Moteur 427 Big Block Shelby engines à culasses alu
7000 cm3 / 550cv / 1200 kg.
Boite ZF DS/25-2 5 vitesses
Freins Wilwood étriers 4 pistons
Suspension Bilstein réglables
Jantes Halibrand, arceau, harnais, volant rétractable
RHD comme à l'origine
Bulle du toit « Dan Gurney »

Estimation : 300 000€ /400 000€





147

RENAULT R5 TURBO

Groupe IV - 1982

En 1976, Jean TERRAMORSI, sous-directeur du service « petites séries », et passionné de voitures sportives, réussit à convaincre le PDG de Renault d'étudier une version musclée de la Renault 5.

Sous le nom de code 822, la R5 Turbo sera développée par l'ingénieur Michel TETU, spécialiste de voitures de compétition, dont la Formule 1.

La première voiture sera présentée au salon de l'automobile à Paris en 1978, ce qui permettra à Renault de revenir à la compétition en Rallye.

La R5 Turbo fit sa première sortie en compétition au Tour d'Italie (il Giro) en 1980.

Entre 1981 et 1987, la R5 Turbo remportera de très nombreuses victoires internationales et nationales, et permettra à de nombreux pilotes de s'illustrer à son volant : Jean RAGNOTTI, Carlos SAINZ, Didier AURIOL, Bruno SABY, François CHATRIOT, Dany SNOBECK, Jean Luc THERIER,...

La R5 Turbo obtint sa reconnaissance et ses lettres de noblesse en gagnant le Rallye de Monte Carlo en 1981 ainsi que le Tour de Corse en 1982 avec Jean Ragnotti.

La voiture est du type G IV, avec les améliorations la rapprochant de la Tour de Corse, compétition-client : moteur 250cv (entièrement révisé), boîte 5 type rallye, autobloquant ZF, train avant et freins Tour de Corse (diam. Des disques 280, Freins AP Racing) combinés amortisseurs filetés, jantes speed line diam. 15 (8 et 10 pouces).

Cette voiture dans la livrée Renault sport est prête à courir, superbe et rare dans cet état parfait.

.....

Estimation : 110 000€ / 150 000€



Photo non contractuelle



148

RENAULT R5 TURBO 2 - 1983

En 1976, Jean TERRAMORSI, sous-directeur du service « petites séries », et passionné de voitures sportives, réussit à convaincre le PDG de Renault d'étudier une version musclée de la Renault 5.

Sous le nom de code 822, la R5 Turbo sera développée par l'ingénieur Michel TETU, spécialiste de voitures de compétition, dont la Formule 1.

La première voiture sera présentée au salon de l'automobile à Paris en 1978, ce qui permettra à Renault de revenir à la compétition en Rallye.

La R5 Turbo fit sa première sortie en compétition au Tour d'Italie (il Giro) en 1980.

Entre 1981 et 1987, la R5 Turbo remportera de très nombreuses victoires internationales et nationales, et permettra à de nombreux pilotes de s'illustrer à son volant : Jean RAGNOTTI, Carlos SAINZ, Didier AURIOL, Bruno SABY, François CHATRIOT, Dany SNOBECK, Jean Luc THERIER,...

La R5 Turbo obtint sa reconnaissance et ses lettres de noblesse en gagnant le Rallye de Monte Carlo en 1981 ainsi que le Tour de Corse en 1982 avec Jean Ragnotti.

Renault sortira la Turbo 1 (1981/1982) et la Turbo 2 (1983/1986)

Rares sont les Turbo 1 ou 2 qui nous restent, parfaitement de série, d'origine. C'est le cas de celle présentée : en parfait état, strictement d'origine, avec 73 500 kms au compteur.

Conseil à l'acquéreur : la garder absolument telle qu'elle est.

.....

Estimation : 45 000€ / 60 000€



149

RENAULT R5 TURBO - 1983

N° Série: VF1822000E0000382

En 1976, Jean TERRAMORSI, sous-directeur du service « petites séries », et passionné de voitures sportives, réussit à convaincre le PDG de Renault d'étudier une version musclée de la Renault 5.

Sous le nom de code 822, la R5 Turbo sera développée par l'ingénieur Michel TETU, spécialiste de voitures de compétition, dont la Formule 1.

La première voiture sera présentée au salon de l'automobile à Paris en 1978, ce qui permettra à Renault de revenir à la compétition en Rallye.

La R5 Turbo fit sa première sortie en compétition au Tour d'Italie (il Giro) en 1980.

Entre 1981 et 1987, la R5 Turbo remportera de très nombreuses victoires internationales et nationales, et permettra à de nombreux pilotes de s'illustrer à son volant : Jean RAGNOTTI, Carlos SAINZ, Didier AURIOL, Bruno SABY, François CHATRIOT, Dany SNOBECK, Jean Luc THERIER,...

La R5 Turbo obtint sa reconnaissance et ses lettres de noblesse en gagnant le Rallye de Monte Carlo en 1981 ainsi que le Tour de Corse en 1982 avec Jean Ragnotti.

Renault sortira la Turbo 1 (1981/1982) et la Turbo 2 (1983/1986)

La voiture présentée dans sa peinture noire dispose de la carrosserie maxi, elle est équipée de jantes GOTTI diam. 15 (7 et 9 pouces) elle est en parfait état ce que nous signale son propriétaire (amortisseurs neufs, voiture révisée)

Estimation : **45 000€ / 60 000€**



150

ALPINE RENAULT 1600S - 1971

N° Série: 17720

Magnifique réalisation d'un homme, Jean REDELE, pilote et concessionnaire Renault en 1955. Il donne le nom d'Alpine en souvenir de ses courses à la Coupe des Alpes.

L'A110 apparaît au salon de Paris 1962; cette voiture dite aussi «berlinette» va écumer tous les rallyes, c'est la voiture la plus performante avec 30 titres de champion nationaux, d'Europe ou du monde. Aucune marque française n'égallera cette réussite et la renommée de la voiture de Dieppe.

Elle gagne partout, que ce soit aux mains des grands pilotes en championnat du monde, ou avec des amateurs dans les petites courses, son entretien et coût étant faciles.

L'A110 va évoluer du moteur 956cm3 (55cv) à la 1600SI (140cv). La meilleure production est sans comparaison celle de la 1600S (70/72). La SC produite ensuite est plus lourde et moins performante même avec 2cv de plus, mais 30 kg de plus.

La voiture présentée est dans un état parfait et possède 2 avantages exceptionnels et rares : c'est d'être un modèle G3 client (c'est-à-dire GT de série) amélioré simplement et donnant à peu près 10cv de plus que celle de série. Le 2° est d'avoir couru à

l'époque et actuellement le Monte Carlo Historique et le Tour de Corse.

J'ai pu constater la parfaite qualité de cette voiture l'an dernier, puisque nous nous suivions aux fameux Tours de Corse, ayant les numéros 255 et 256 !

En dehors de l'équipement rallye la voiture a reçu un parebrise chauffant, réservoir inox, gros feins, amortisseurs, carburateurs, alternateurs sont neufs.

Cette voiture a reçu un parfait entretien et son propriétaire s'en sépare pour une Alpine 1800 usine !

Une occasion d'acquérir une voiture mythique française, dans sa configuration d'origine. Une valeur sûre, surtout pour ce modèle 1600S: Bugatti avec la 35 a été l'image de la France sur les circuits, Alpine sur les rallyes.

Une valeur qui sera à la hausse à la sortie de la nouvelle Alpine prévue en 2016.

Estimation : **100 000€ /120 000€**



151

LANCIA DELTA HF Evo.2 - 1994

N° Série: 2LA831AB000584335

Lancia, après la Stratos et la 037 lance la Delta, qui elle est un modèle de route sportif 4 places.

Ce sera l'arme absolue en rallyes avec les victoires au championnat du monde.

En 1993 sort l'Evo 2 avec une puissance de 215cv. L'Evo 2 est la plus recherchée et la voiture présentée est dans un état exceptionnel, elle est totalement d'origine. De plus en plus recherchée, fleuron de la marque Lancia, multiple championne du monde des rallyes.

Estimation : **65 000€ / 70 000€**



152

ALPINE RENAULT FASA A110 - 1975

N° Série: BA0791

FASA est la filiale espagnole de Renault à Valladolid et construit pratiquement les mêmes modèles qu'en France.

A partir de 1967 elle construit des Alpine Fasa avec le 1100. En 1971, elle passe à la 1300 avec la version V85 de 1289cm³ jusqu'en 1976. Puis en 1977 et 1978 avec le moteur de la R5 Alpine. La dernière berlinette Alpine sortira d'ailleurs d'Espagne, comme nombre de V85.

Dernier point, la 1300 FASA est plus légère que la berlinette française de 5 kg !

Bernard TRAMOND (1938/1994) a été le pilote qui a fait la promotion de la FASA avec 2 titres de champion d'Espagne en 1967 et 1968 en catégorie GT. C'est Bernard Tramond qui a « lancé » Carlos SAINZ, par ailleurs.

La voiture a été complètement restaurée.

Estimation : **45 000€ / 60 000€**



153

LANCIA DELTA HF 4WD - 1988

2 LA 831AB000438192 (01)

Lancia, après la Stratos et la 037 lance la Delta, qui elle est un modèle de route sportif 4 places.

Ce sera l'arme absolue en rallyes avec les victoires au championnat du monde.

Dévoilée en 75, elle sort avec différents motorisations en usage courant. En 82 sorts le prototype 4 roues motrices. En 83 la HF fait ses débuts avec le turbo et 130cv.

En 87 sort l'intégrale pour l'utilisation en compétition, 2000cm3, turbo gareth, puissance 185cv.

Le modèle présenté est en parfait état à ce jour, avec une puissance réglable de 200 à 230cv. La suspension est neuve.

Cette voiture est testée sur 2 rallyes, le Corsica Lady Rallye et le fabuleux Tour de Corse Historique d'Yves Loubet par un équipage féminin.

La valeur de ce type de voiture est en pleine ascension, utilisable en compétition comme en collection. C'est un must de l'histoire du sport automobile.

Livret FIA/RH N° 3149

Estimation : **20 000€ / 30 000€**



154

LANCIA STRATOS « Evo » – 2012

Châssis N°: LBSTR11AR30MC0007

La Lancia Stratos est certainement la plus belle et la plus efficace voiture de rallye de tous les temps.

Autant le modèle de base, construit pour le nombre de voitures demandées pour l'homologation, était difficile à conduire et peu stable, autant le modèle Groupe IV est formidable.

Aujourd'hui un tel modèle côte entre 500 et 800 000€, et nombre d'entre elles sont des voitures de série transformées en Groupe IV et non d'origine.

La voiture présentée n'est pas une réplique de la Groupe IV, mais améliorée avec les technologies modernes. Au côté sportif elle allie des techniques modernes: suspension, électronique, confort intérieur, climatisation, caméra de recul... Elle est utilisable facilement, sans les contraintes d'une voiture de course.

Avec un moteur Alfa V6 de 3000cm3, 24 soupapes de 260cv environ accouplé à une boîte 6 vitesses et un pont autobloquant, c'est une voiture moderne entre la Stratos de 1973 et la New Stratos actuelle, réalisée par l'allemand STOSCHEK.



Le plaisir d'une voiture d'époque avec les avantages modernes, d'une voiture pratiquement neuve.

La voiture a été testée lors du Tour de Belgique et du Tour de Corse. Utilisable en rallye ou en usage normal.

Estimation: **70 000€ / 90 000€**

155

NART Zagato 1970

« UNIQUE AU MONDE »

N° de série : 001

Moteur : CADILLAC 8200cm3

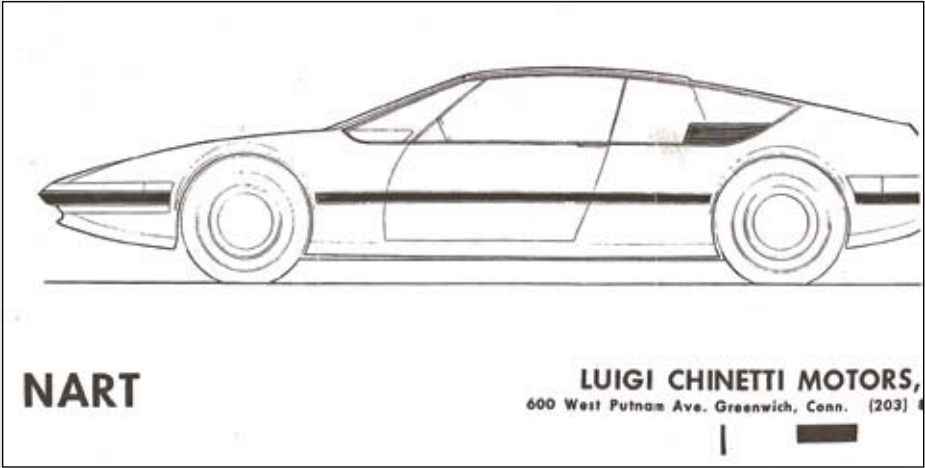
Boîte de vitesses : 400cv

Freins : 4 disques ventilés

Vitesse : 193 km/h

Couleur : Rouge

Intérieur : Cuir Noir



Luigi CHINETTI (1901-1994) et Enzo FERRARI (1898-1988) : une association ou la raison d'une réussite. Luigi CHINETTI, triple vainqueur des 24H du Mans (32-34-49) devient par ses liens avec Enzo FERRARI l'unique importateur de la marque de Maranello.

Le succès outre-Atlantique a été le moteur financier de la marque au cheval cabré. Ce cheval cabré, que Chinetti prend comme emblème de son écurie de course (NART – North American Racing Team), qui engagera même les Ferrari en championnat de Monde de F1 en 1964.

Luigi CHINETTI et son fils « Jr » ont réalisé 3 transformations pour des commandes privés en 1950 : le break Ferrari, en 68 la 330 GT Vignale break et en 75 la Ferrari Daytona, Sport Wagen.

Mais le projet le plus important a été la NART, avec l'idée d'une super Grand Tourisme italo-américaine, associant le logo Ferrari à la mécanique Cadillac, sous l'œil bienveillant d'Enzo Ferrari. N'oublions pas les discussions entre FERRARI et FORD en 1963 avant l'accord Fiat-Ferrari.

La NART, est en quelque sorte une Ferrari-Chinetti avec la vision de ce que pouvait devenir Ferrari aux USA, associé à un concurrent de Ford. En cela la NART est un 'monument historique' de l'histoire Ferrari, que cela plaise ou non à certains puristes. Les accords n'ayant pas eu lieu, et la crise obligeant Chinetti à se consacrer uniquement à ses affaires financières cela explique la non réalisation des commandes de la NART, qui reste donc unique.

Estimation : 250 000 / 400 000 €



On peut penser que Luigi CHINETTI était l'instigateur de ce projet avec l'accord de Ferrari, qui se découvrirait totalement en cas de réussite, comme cela est fait en compétition par le biais d'écuries privées (ex Promotorsport pour les Ferrari 308) : on exploite les victoires uniquement.

La NART, créée en 68/69 par Luigi CHINETTI Jr avec la collaboration de Zagato apparaît au Salon de Turin en 1971 puis au salon de New York, mais malgré les nombreuses commandes elle ne sera jamais commercialisée. Deux autres projets ne dépassèrent par la planche à dessins.



Enzo Ferrari



Luigi CHINETTI



L'italo américaine était en avant-garde avec la carrosserie en aluminium, son moteur de 400cv en position central arrière révolutionnaire aux USA, un freinage parfait avec 4 freins à disques ventilés, c'est la technique italienne alliée à la mécanique américaine.



A côté de l'esprit sportif le confort était largement étudié : cruise control, sièges arrières tournés vers le centre.

En résumé la NART pièce unique réunit deux hommes CHINETTI et FERRARI, 2 continents l'Europe et l'Amérique avec la classe d'un artiste ZAGATO : tout pour en faire le must de la collection d'un passionné du cheval cabré ou du rêve américain.

Où ira cette NART, qui se retrouve en Europe ? Mais on définissait Luigi CHINETTI comme italien de naissance, français de cœur et américain d'adoption. Faisant partie de la Collection CHINETTI pendant 17 ans puis « restaurée » en état concours si l'on peut dire, la couleur des sièges a été changée en noir ce qui est plus en accord avec le rouge extérieur, cette voiture a parcouru un faible kilométrage et n'a donc qu'un passé de voiture de show ou de collection. Toujours considérée comme une création exceptionnelle à tous points de vue, cette voiture a un avenir assuré comme un objet rarissime : témoin d'une époque et de deux grandes marques mondiales.

HISTORIQUE

1968 – 1969	1971	1971	1971-1987	1987	1990-2000	2010
Etude et création de la NART	Exposition au Salon de TURIN	Exposition au Salon de New York	Collection CHINETTI	Melvin OLSMANSKY	Restauration état concours	Collection française





156

FIAT 500 GAMINE Spyder - 1969

N° châssis: 1818019

Produite de 1967 à 1971, la Fiat Gamine est l'œuvre du célèbre carrossier designer Alfredo VIGNALE. En 1967 il crée ce petit roadster inspiré de la Fiat Balilla spyder d'avant-guerre.

Ce sera la voiture à la mode à Londres grâce à F. Demetron, mais la mode passe vite et la Gamine ne sera produite qu'à 300/400 exemplaire. En 2014 le Fiat Register n'en recense que 35 au monde. Ce minuscule spyder, au moteur de la Fiat 500, est devenu une voiture jet set.

La voiture présentée, vert émeraude et sièges noir est en parfait état. Un jouet, un must de plus en plus recherché.

Estimation : 18 000€ / 25 000€



157

DE TOMASO PANTERA GT5 - 1982

N° Série : ZDT874000CA009249

Alejandro de TOMASO crée sa firme en 1959 à Modène, le fief de la voiture de Sport Italienne !

Il reprend l'idée de Carroll Shelby d'accoupler une mécanique FORD à sa voiture italo-argentine, Ford lui fournit les moteurs, voulant prendre sa revanche avec Ferrari. De cet accord né la de Tomaso Pantera, présentée en 1970 au Salon de New York.

La de Tomaso connaît un succès énorme : elle est magnifique à la fois d'élégance et de bestialité, et ne coûte pas plus qu'une Porsche 2.4L, ou une Ferrari Dino, mais Ford va cesser sa collaboration en 1975. De Tomaso tiendra malgré tout, mais sa production de ce fait, sera peu importante.

Si l'Alliance anglo-américaine faite par Shelby a été bien vue, les puristes 100% italiens ont rejetés les alliances italo-américaines : la merveilleuse Bizzarrini à moteur américain était difficile à vendre ; l'importateur français Thepenier n'y arriva pas ! La de Tomaso souffrira du même a priori.

Incroyable, la Bizzarrini s'arrache maintenant et les de Tomaso doivent connaître le même chemin. En compétition, sans un pro

gramme sérieux de l'usine les de Tomaso figurent aux mains de privés ou des importateurs français et belges. C'est la Team de Claude Dubois qui a les meilleurs résultats aux 24h du Mans, faisant pratiquement jeu égal avec les Ferrari Daytona.

La voiture présentée à la nouvelle configuration GT5 avec les grosses ailes et l'aileton; la GT5 est apparue en 1981 pour relancer la marque. Elle est la propriété d'un excellent pilote amateur qui a des résultats exceptionnels avec sa Pantera Group 4.

Cette voiture est impressionnante et actuellement sous cotée, elle est à préférer à une Testarossa de grande série, et est à conseiller sans restriction, de plus avec sa mécanique Ford, elle est d'un entretien sans problème.

Elle a le look du tonnerre; une possibilité d'achat à ne pas manquer.

Estimation: 120 000€ / 150 000€



158

FORD MUSTANG 351 - 1969

N° Série : 9T01M103975

Ford crée en 1964 une voiture de sport plus compacte et agile que les grosses américaines. Cette « Pony Car » va connaître un grand succès. Les évolutions successives de 1964 à 1970 vont garder les mêmes lignes, qui en font le mythe américain. Les lignes des modèles 1971 n'auront plus ce charme.

Le dernier modèle de la belle série est celui de 69/70 avec la 351 CI (Cleveland V8). La voiture présentée est en état concours : elle a été restaurée totalement dans les établissements LECOQ, la référence en



matière de carrosserie. Le moteur est neuf. La restauration est exceptionnelle comme la facture, qui est de 85 000€. Depuis cette restauration en 2000, la voiture n'a pratiquement pas servi.

Estimation : 70 000€ / 90 000€



159

ASTON MARTIN AMV8 - 1973

N° de Série : V8/ 10637

Aston Martin est sans contestation la marque N° 1 anglaise, synonyme de classe sportive.

La V8 est produite de 1969 à 1989, son 8 cylindres de 5.3L remplace le 6 cylindres des DB. La V8 demande 1200 heures pour son montage entièrement fait à la main.

La voiture présentée est l'AMV8 à l'injection Bosch produite de Mai 1972 à Juillet 1973 à 288 exemplaires.

Elle a reçu une restauration en 2007, comme l'atteste un important dossier photos qui sera remis à l'acquéreur. Depuis elle n'a parcouru que 9 000 kms.

L'AMV8, qui perpétue l'image Aston, est encore relativement abordable par rapport aux DB5. Une opportunité pour une voiture de valeur internationale.

Estimation : 120 000€ / 150 000€



160

LOTUS ELAN

Colin CHAPMAN, avec le conseil de Jim CLARK réalise l'Elan en 1960 et construite de 1962 à 1973, avec son expérience de la Formule 1. C'est une routière mais avant tout une sportive avec son moteur 1558 cm3 Ford Twin Cam, technique simple et efficace et des suspensions élaborées. Avec sa carrosserie en polyester, la voiture est un poids plume (686 kg), c'est le signe habituel de Chapman : le rapport poids – puissance.

Curieusement, Chapman, faisant de son objectif numéro 1 la Formule 1, l'Elan ne fut pas alignée en compétition, la promotion étant avec Jim Clark. Les sorties à l'époque étaient du fait de privés, alors que la Lotus Elan est une arme absolue comme le prouvent actuellement les résultats en VHC (LAJOURNADE au Tour Auto) où elles sont imbattables.

La voiture présentée est en parfait état, en LHD d'origine ce qui est rare et légèrement préparée avec une culasse Big Block.

Elle a l'intérêt d'être éligible dans les grandes épreuves (Tout Auto, Le Mans..)

.....

Estimation : **50 000€ / 60 000€**



161

PORSCHE 964 RS - 1993

N° Série : WPOZZZ96ZNS490753

Le reconnu « Flat 6 » magazine titrait « l'une des plus sportives 911 de l'Histoire »

En effet cette 964 est nommée RS, comme la célèbre 2,7 du 1973. Sur cette voiture tout a été conçu pour le sport : allègement, faisceau électrique simple, isolation réduite.

Côté sport : des amortisseurs plus fermes, barre antirollis, boîte à rapports rapprochés.

La 964 RS est particulièrement résistante et peut faire des milliers de kilomètres en circuit sans problème. Ce qui n'est pas le cas de notre voiture, celle-ci n'ayant connu qu'un usage routier. Un moteur de 3600cm3 qui donne 260cv.

Dans sa livrée discrète, gris métallisé, cette voiture cache bien sa qualité sportive : sa côte est en train de suivre sa fameuse devancière la 2,7 RS. Elle marquera l'histoire Porsche, étant l'avant dernière à refroidissement par air.

Estimation : **180 000€ / 220 000€**



162

AUSTIN HEALEY 3000 MII BT7 – 1962

Chassis N°: H. BT7 L/18314

Collection d'un Sujet de sa Gracieuse Majesté

L'Austin Healey est certainement le roadster anglais le plus solide et le plus performant comme le prouve les nombreuses victoires en rallye d'endurance tels Liège-Sofia-Liège, la Coupe des Alpes, etc.

Produite de 1959 à 1967 la « Big Healey » avec son moteur 3L puissant et à la sonorité merveilleuse a connu diverses évolutions et un succès énorme outre atlantique.

La voiture présentée est de la rare série 29E, équipée de 3 carburateurs SV H4, avec arbre à cames performant approuvé par la FIA pour la compétition.

Elle avait été achetée neuve en 1962 au concessionnaire de San Francisco et elle nous parvient avec ses plaques d'immatriculation d'origine.

La voiture qui n'a jamais été accidentée a reçu une restauration totale, effectuée pendant 2 ans, à partir du châssis nu : moteur, boîte de vitesse, carburation, freins, électricité, sellerie, capote, peinture, (comme à l'origine) sont entièrement neufs.

La restauration a été terminée en 2015 et la voiture n'a parcouru que 100 kms, toujours transportée sur plateau fermé pour des démonstrations.

Cette Austin Healey est plus neuve qu'à l'origine et mieux finie dans tous les détails.

Elle est accompagnée du certificat 2013/28697 du British Motor Industry Heritage Trust.

Un état exceptionnel, une restauration qui aurait coûté plus de 100 000€ et qui en fait une valeur sûre.

Estimation: 100 000€ /150 000€





163

CHEVROLET CONFEDERATE DE LUXE – 1932

Sports Roadster - Speeder

N° Série 21 BA123094

Collection d'un Sujet de sa Gracieuse Majesté

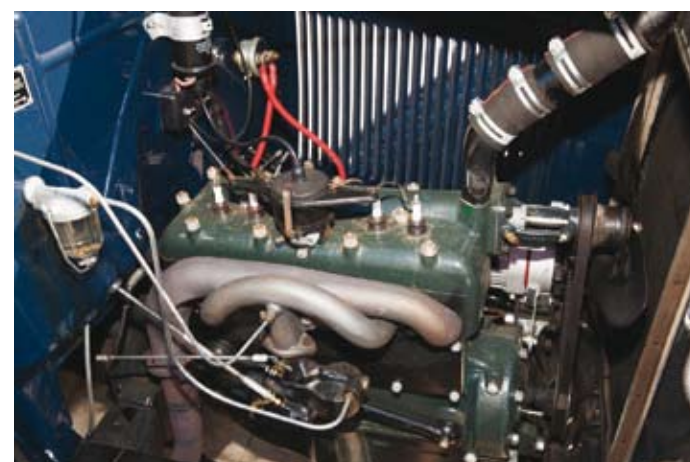
Chevrolet remplace en 1932 la série AE Independence par la Confederate, qui présente peu de différences mue par un moteur 6 cylindres en ligne de 3180cm³ à 3 vitesses.

Souvent nommée « bébé Cadillac » par sa ressemblance elle est considérée comme une des plus belles voitures de l'époque dans son modèle Roadster.

La voiture présentée est en état concours et à sa ligne de roadster à 2 places s'ajoute la pratique de la malle speeder qui dévoile 2 autres places.

L'image des années 30 américaines, mais peu produite à la sortie de la crise de Wall Street, donc rare.

Estimation: **60 000€ / 70 000€**



164

FORD A Roadster-Speeder de Luxe – 1930

N° Série: BF7291

Collection d'un Sujet de sa Gracieuse Majesté

Produite de 1927 à 1931, la Ford A est le 2^e succès énorme de Ford après le model T.

Déclinée en différents carrosseries mue par un 4 cylindres de 3285cm³, c'est évidemment le modèle Roadster avec speeder qui est le haut de gamme et le plus élégant.

La voiture présentée est exceptionnelle : restauration à partir du châssis avec des équipements modernes facilitant son utilisation : alternateur, démarreur.

C'est une voiture de concours, magnifique avec sa livrée bleu « Washington » à filets et ses ailes noires, plus raffinée qu'à sa sortie en 1930. Une valeur internationale sûre.

Estimation : **50 000€ / 60 000€**





165

FORD « T » TORPEDO RUNABOUT - 1911

N° Série AZ344635

Collection d'un Sujet de sa Gracieuse Majesté

La Ford T produite de 1908 à 1927 est la première voiture de grande série produite grâce au génie d'Henry Ford. Elle fut déclarée la voiture la plus importante du XX^e siècle.

La T propose de nombreuses innovations, avec son moteur 4 cylindres de 2878cm³ elle atteint 70km/h.

La « Tin Lizzie » ou Ford T est carrossée en diverses versions civiles ou commerciales. On peut dire que le modèle ici présenté est la version « sport ».

La voiture est dans un état concours et en tant que « monument » de l'histoire automobile se doit de figurer dans toute collection.

La voiture a été exposée au Riverside Resort Museum de Laughlin au Nevada (USA)

Estimation: **20/30 000€**



166

FORD V8 ROADSTER DE LUXE - 1936

Châssis : 18-3155872

Collection d'un Sujet de sa Gracieuse Majesté

En 1931 Henry Ford révolutionne le monde automobile avec la création d'un V8 en production industrielle grand public, qui sera la motorisation américaine prépondérante.

En 1932 c'est un succès énorme. Ce moteur sera adapté sur tous les modèles Ford, avec les têtes de série comme sont les roadsters.

La voiture présentée est de la rare série construite à 3862 exemplaires et dessinée par Holden KOTO.

Techniquement avec son moteur V8, 3600cm³ (bloc 59AB) boîte 3 vitesses, c'est un régal de souplesse et puissance ; C'est la voiture de la jet set à l'époque.

Elle a été restaurée complètement, châssis à nu et se trouve en état concours, comme l'atteste son 1er prix au concours d'élégance de Valescure à Saint Raphaël cette année.



Plus neuve que neuve, comme toutes les voitures de cette collection, elle n'a parcouru que 100 kms depuis sa restauration.

A titre d'information une voiture similaire avait atteint \$192 000 dls. Lors de la vente de la collection Milhous aux USA en 2012.

Estimation: **80 000€ /100 000€**



167

FORD V8 PICK UP Flatbed - 1937

N° Série: 183917761

Collection d'un Sujet de sa Gracieuse Majesté

En 1937/1940 Ford propose différents modèles, du cabriolet pick up avec 2 V8 2.2L au traditionnel 3.6L

Maintenant rare et plus recherché ce modèle pick-up a fait l'objet d'une restauration totale mécanique et carrosserie et équipement suprêmes : alternateur, direction et freinage assisté, ventilateurs et même climatisation. La restauration très onéreuse de ce véhicule en fait une attraction de concours et la vedette de ventes telles celles de Barrett Jackson.

Vous aurez plus de succès sur la promenade des anglais ou la croisette qu'avec une Ferrari !

Estimation : **60 000€ / 70 000€**



168

RENAULT CLIO V6 SPORT (RHD) SERIE 1 – 2002

N° Série: VF1 C61A06252755602

CGF

Après la renommée R5 Turbo, qui s'est illustré en rallye, Renault sort la Clio V6, que l'on verra surtout en circuit avec la Trophy, en dehors de l'utilisation civile.

Seulement 1513 phase 1 ont été construites, en partenariat avec l'anglais Tom Walkinshaw, ce qui explique la RHD du modèle présenté, d'ailleurs plus apte à la conduite en course que la LHD.

Avec son moteur 2946 cm3 développant 230cv c'est une véritable « bombe ». Elle fait partie du club fermé qui outre la R5 Turbo



inclut la 205 T16. Sous cotée actuellement en raison d'un palmarès sportif moins fourni que ses concurrentes, elle est une valeur sûre et encore abordable ce jour et pour peu.

Avec 48 000 miles au compteur, elle porte le N° 485 et est en état d'origine, n'ayant jamais couru.

Estimation : **15 000€ / 20 000€**



169

PORSCHE 964 Cabriolet - 1991

N° Série: WPOCB296XMS460495

Porsche passe de la 3.2L au 3.6L pour relancer sa production.

Délaissée il y a quelque temps, son blason est redoré par le fait que c'est l'avant dernière Porsche « véritable » car refroidie par air, pour les puristes.

La voiture qui dispose de 200cv, 5 vitesses est de conduite facile. Cette voiture a fait l'objet d'une révision en 2012 pour 10 000€ de factures. D'origine de Washington elle n'a que 50 000 miles au compteur

Estimation : 40 000€ /50 000€



170

PORSCHE 912 Targa - 1969

N° Série: 129010162

La 912 ou aussi nommée 911/1 est produite de 1965 à 1969, avec le moteur 1582cm3 éprouvé sur les 356. Voiture solide et souple elle représente le début des Porsche 911, avec un moteur économique.

Produite à 30 000 exemplaires dont un petit nombre en Targa, elle est devenue une voiture de collection de prime abord pour les Porsche.

Le modèle présenté a fait l'objet d'une révision moteur, mécanique ainsi que carrosserie pour plus de 13 000€.

Elle est totalement matching number comme l'atteste le certificat Porsche. Elle possède les options d'origine tableau de bord, jantes fuchs qui en faisaient une voiture aussi chère que la 911 T.

Usées jusqu'à la corde, ou transformées et remotorisées, les 912 en état, comme celle présentée, sont rares.

De plus en plus recherchée en collection ou pour les rallies de régularité softs style Rallye des Princesses : notre 912 est prête à prendre la route avec sa magnifique robe orange, le must des Porsche des années 70.

Estimation : 60 000€ /70 000€



171

AUSTIN HEALEY 100/4 BN1 "100M" - 1954

N° Châssis: 219291

Donald Healey crée la 100 et s'associe avec Austin pour sa production, nommée ainsi car atteignant 100 miles soit 160 km/h ; la production commence en 1953. La BN1 est construite de Mai 1953 à Août 1955. Avec un moteur de 2660 cm³, 3 vitesses avec overdrive.

En 1955 est créé la 100M de haute performance. Un kit, est livré aux concessionnaires pour les BN1, nommé « Le Mans Engine Modification Kit » qui donne 100cv (519 voitures uniquement auraient reçu ce kit).

La voiture présentée est équipée de ce kit. Par ailleurs cette voiture est en parfait état mécanique et carrosserie. Utilisable sans problème, pièce de collection ou voiture pour les rallies historiques comme le Tour Auto où elle est la seule des Austin Healey acceptée.

Estimation : 70 000€ / 90 000€



172

FERRARI 430 Challenge - 2008

N° Série : ZFFEX63X000159953

La 430 sort en 2004 au Salon de Paris avec un V8 de 4300cm³, 490cv, boîte séquentielle.

La Challenge est la version course qui est allégée de 215 kg, en employant des matériaux légers et ne gardant que le minimum pour la compétition et un gros travail sur le châssis.

La voiture présentée date de 2008, elle a été totalement révisée en 2011 et n'a pratiquement jamais servi, n'ayant pas participé aux courses Ferrari. Elle affiche 4 500 kms.

« Une authentique bête de course, la docilité en plus » a défini Paul FRERE.

Collection ou circuit, à vous de choisir.

.....

Estimation : 90 000€ / 100 000€





173

SUNBEAM ALPINE Tiger MKI – 1967

N° Série: B94733575

La Tiger est le développement de l'Alpine produites par Rootes à partir de 1958 avec un 4 cylindres. La compagnie voulant développer son modèle approche Ferrari, mais sans réussite. Le champion J. BRABHAM eut l'idée du V8 Ford et Rootes essaya un accord avec Carroll SHELBY, mais Rootes se tourne vers Jensen et finalement Shelby touche des royalties sur la voiture. La Tiger participe aux 24h du Mans 1962 et divers rallies.

La MKI avec son V8 de 4.3L développe 164cv, On peut l'équiper du V8 4.7L de la Cobra 289, ce qui fut fait par Carroll Shelby au Mans.

La voiture présentée, construite en 1965 a été immatriculée en 1967. Elle a l'important intérêt d'avoir toujours été française, comme on le voit au Salon de l'Automobile à Paris en 1965 avec le stand Cobra ! Elle est totalement d'origine, ayant été restaurée en 1995/2000. Elle possède toutes les options d'origine et en plus avec un hardtop, un capot moteur spécial, et les jantes minilite en alu. Même la trousse d'origine et la manivelle sont présentes.

La voiture a été délivrée neuve par Simca, en raison des accords avec Rootes.

Une voiture avec un historique limpide et dans un état exceptionnel d'entretien. Une voiture de puriste et du connaisseur, une petite sœur de la Cobra pour un prix encore abordable, regardez les offres aux Etats Unis. Plaisir, sport et placement sûrs.

Estimation : 60 000€ /80 000€



174

MGA 1956

N°: HDL33

La MGA a été officiellement présentée au salon de Frankfurt 1955.

Celle-ci fut produite par MG, une division de BMC (British Motor Corporation).

Ce modèle remplaça la MG série T (MGTA, TB, TC, TD, TF).

Elle sera produite de 1955 à 1962, en différentes modèles: MGA 1500, 1600, 1600 MKII, TwinCam, et chacune d'elle était disponible en version cabriolet ou coupé.

Elle eut d'excellents résultats en course comme aux 24h du Mans.

Particulièrement entretenue, cette voiture était aux mains du même propriétaire pendant plus de 40 ans! Elle possède les options roues à rayons, et la peinture de ces années-là.

Une rare occasion pour une voiture saine.

La voiture est en parfait état, c'est la voiture d'utilisation simple et courante sans problème, surtout avec les soins dont elle a bénéficié.



Vendue par nos soins voici 2 ans, son nouveau propriétaire nous la confie, celui-ci se tournant vers d'autres horizons.

Estimation: 25 000€ /30 000€



175

TRIUMPH HERALD SALOON 948 - 1961

Réalisée par G. Michelotti, comme la Spitfire et la GT6, et produite de 59 à 71. Sympathique, solide, sans problème avec son moteur 4 cylindres, 948 cm³. Il ne resterait que 181 coupés de la 1ère série dans le monde. Le coupé est plus rare que le cabriolet : nous présentons donc le modèle le plus recherché.

La voiture présentée est dans une couleur des plus « anglaises », bleu pastel avec l'intérieur d'origine rouge. Son propriétaire nous signale que la voiture est conforme à l'origine avec probablement ses 21 000 kms au compteur. La voiture a été révisée et le moteur tourne parfaitement. Une voiture originale et abordable.

Estimation : **5 000/ 8 000€**



176

PORSCHE 991 GT3 Club Sport - 2014

N° Série: WPOZZZ99ZES180952

La Porsche 991 GT3 marque non seulement un changement mais une révolution chez Porsche avec un nouveau moteur, une direction à assistance électrique et la boîte PDK.

Avec un moteur 3.8L, flat six, à injection directe, traditionnel en quelque sorte, développant 475cv et la boîte PDK ultra rapide, la 991 GT3 a gardé tout le tonus et les accélérations phénoménales. Elle n'est pas aseptisée comme nombre de GT modernes.

Châssis efficace, roues arrières directrices, freins à disques carbone-céramique elle présente un arsenal technologique.

La voiture présentée de 2014 est quasiment neuve avec 9 000 kms, et de plus elle est de la série Club Sport.

Estimation : **130 000€ / 150 000€**



177

BMW 325i e30 - 1986

N° Série WBAAE 410200911181

Moteur : 2494 cm3

171 cv

Boite Sport Automatique

Succès de cette BMW, qui a souvent été utilisée jusqu'à la corde et détruite, ou finissant sa vie dans des mains peu soignées.

Il est exceptionnel d'en trouver en état parfait, ce qui est le cas de la voiture présentée, ce qui en fait une voiture de collection Young Timer, qui en plus est utilisable quotidiennement.

La mécanique a été révisée avec distribution, pompe à eau, allumage, pompe à essence, et peinture neufs.

Cette Young Timer, est redécouverte et recherchée à l'image de sa rivale la Golf GTI. Une Young Timer pour la moitié du prix d'une citadine « kleenex » !

Estimation: **6 000€ / 8 000€**



178

MASERATI QUATTROPORTE - 1999

N° Série: ZAM337B0000332033

La célèbre marque italienne, à coté de ses GT a créé des modèles prestigieux de 4 portes, contrairement à Ferrari.

De 1963 à 2013, 6 générations de «quattroporte» se sont succédé.

La voiture présentée fait partie de la 4° génération (1994-2001) mue par un V6, elle allie élégance, sobriété et nervosité.

C'est une Young Timer abordable et sure en raison de sa production très limitée.

Estimation: **8 000€ / 10 000€**

179



179

PORSCHE CARRERA SC 3L - 1981

N° Série : 9116300648 (01)

C'est la Porsche réputée être la plus solide, pouvant faire 500 000 kms sans problème. Produite de 1978 à 1983. Son démarrage en commercialisation est marqué par l'inattendue victoire de J.P. NICOLAS sur Porsche privée au Rallye Monte Carlo 1978.

La voiture présentée a reçu la carrosserie d'une Porsche carrera RSR 3L. Par contre, elle n'a jamais couru. Parfaite dans sa peinture orange, un des tons les plus prisés de Porsche.

Estimation : **40 000€ / 50 000€**



180



180

PORSCHE 911 SC 3L - 1979

C'est la Porsche réputée être la plus solide, pouvant faire 500 000 kms sans problème. Produite de 1978 à 1983. Son démarrage en commercialisation est marqué par l'inattendue victoire de J.P. NICOLAS sur Porsche privée au Rallye Monte Carlo 1978.

La voiture présentée est la propriété d'un excellent pilote belge, vainqueur des 24h de Spa sur BMW, Champion d'Europe des circuits sur de Tomaso et 3° au Rallye du Portugal en championnat du monde sur Datsun.

Cessant sa carrière en compétition il se sépare de sa 911SC.

Il nous signale une voiture au moteur préparé, donnant 260cv ; un autobloquant neuf ; une boîte courte homologuée.

La peinture est neuve. Elle est équipée compétition avec les sécurités requises et possède sa fiche FIA, PTH.

Pour suivre une carrière en rallye VHC ou VHRS, c'est la voiture idéale.

Estimation : **40 000€ / 50 000€**



181

MITSUBISHI 3000 GT VR4 - 2000

N° Série: JMBMJZ16AXY000384

En 1989 Mitsubishi crée la 3000 GT, présentée au Salon de Tokyo. C'est une magnifique voiture, qui va connaître le succès aux Etats Unis mais sera contrée en Europe par les Porsche 993 ou Ferrari 348, pour des questions commerciales.

Elle n'a rien à envier à ses concurrentes européennes, bien au contraire : moteur 3000 cm3, biturbo, 320cv, boîte Getrag à 6 rapports. Et fin du fin 4 roues motrices et directives. C'est toute la technologie japonaise.

C'est une voiture exceptionnelle à rapprocher des Porsche 928 S4 et dont la côte est en devenir comme l'on a pu le constater pour les japonaises sportives. De plus la mécanique Mitsubishi est synonyme de qualité et solidité. Elle est dans la catégorie « Young Timer » s'adressant à la nouvelle frange de collectionneurs.

Son propriétaire nous la décrit en parfait état, comme l'atteste le contrôle technique.

Estimation : **16 000€ /25 000€**



182

FERRARI 430 Novitec - 2006

N° Série : ZFFEZ58B00014017

Le fin du fin de la Ferrari 430 Scuderia. La 430 sortait avec 490cv, la Scuderia 510, Novitec, le préparateur allemand, lui la transforme avec 717cv.

2 compresseurs (Novitec Rosso), une paire d'échangeurs air/eau, une nouvelle boîte à air, 8 injecteurs plus gros, des nouveaux circuits de refroidissement.

Il y aurait 8 Ferrari Novitec au monde. La Firme Novitec Rosso est la référence pour le Top des préparations des Ferrari, Lamborghini, Maserati.

.....

Estimation : **150 000€ / 200 000€**



183

CAMION FORD THAMES - 1955

Ford UK Trucks est la filiale anglaise de Ford US. La marque s'appelle Fordson Thames jusqu'en 1957.

Le camion présenté est un camion-citerne pour la Co. SHELL, c'est une « sortie de grange », le moteur a été remis en route et vérifié. Il est peint aux couleurs Shell avec le nom Wilhem Ludwigs.

Pour collectionneur du camion, ou vecteur publicitaire pour Shell, on le voit bien dans un film de Benoît POELVOORDE.

Il est présenté sur désignation et sera à prendre en Belgique à Eupen par son acquéreur.

Estimation : **9 000€ / 15 000€**



184

MARTIN SEVEN - 1991

N° Série: VF9000GHOM1340253

Georges MARTIN est une référence dans la construction des cadres de moto à la solidité légendaire. Il réalise ensuite, toujours avec des châssis ultra robustes, des répliques de Lotus Seven et d'AC Cobra. Voitures sportives à la fois et confortables.

Le moteur est un 4 cylindre, 1597 cm3 Ford, solide et facile d'entretien.

Plus rigide que les Caterham, confortable la Martin est un petit jouet, homologué d'origine en France.

Estimation: **14 000€ /16 000€**



185

AC COBRA Réplica - 1985

N° Série: AMS97200649LHD

De 1962 à 1966, sera construite avec à peine 1000 exemplaires la voiture de sport la plus excessive, la plus exclusive, la plus fantasmée. Elle porte le nom d'un reptile malfaisant, et comme lui, elle hypnotise ses victimes. Cobra. L'évocation du nom fait peur autant qu'il excite. Due à une association contre-nature d'un Texan et d'une firme anglaise vénérable, l'AC Cobra qui s'appelle Cobra Shelby de l'autre côté de l'Atlantique, démarre une carrière discrète ou un « modeste » V8 de 4,2 litres anime une jolie voiture de sport aux accents très britanniques.

Un an plus tard, un 4,7 litres s'accompagne d'une première séance de body-building. 270 ch pour la route, jusqu'à 360 ch pour les forcenés de la piste.

Avec son moteur V8 de 3000cm3, cette PILGRIM est une voiture à utilisation facile, de plus avec son volant à gauche. Cette réplique superbe de présentation, avec son look, pourra réaliser le rêve de beaucoup pour un prix raisonnable.

Estimation: **20 000/25 000€**



CONDITIONS GENERALES DE VENTE

VENTE AUX ENCHERES CLASSIC & COMPETITION
17 OCTOBRE 2015 | SALON FRENCH RIVIERA CLASSIC

FRANCE EXPERTISES ENCHERES-STANISLAS MACHOÏR est une Société de Ventes Volontaires (SVV) aux Enchères Publiques, sous le numéro 2002/384 et régie par la loi française.

Le Commissaire-Preneur dirige les ventes en français et selon la pratique établie des ventes aux enchères. La traduction des descriptions en anglais ou autre langue n'est donnée qu'à titre indicatif.

Le Commissaire-Preneur se réserve le droit d'organiser le déroulement de la vente et des enchères, de modifier le cours de la vente, de retirer tout lot de la vente, de réunir (faculté de réunion) ou de séparer des lots. En cas de contestation, le Commissaire-Preneur se réserve le droit de poursuivre ou d'annuler la vente d'un lot, ou encore de le remettre en vente en cas de conflit entre plusieurs enchérisseurs. En cas de double enchère reconnue effective par le commissaire-preneur habilité, l'objet sera remis en vente, tous les amateurs présents pouvant concourir à cette deuxième mise en adjudication

LE CATALOGUE

La description figurant dans ce catalogue sera rédigée en français. Les lots sont vendus en l'état. Les indications et les estimations données au catalogue le sont à titre indicatif uniquement.

Lots hors catalogue : certains lots pourront être ajoutés à la vente sans être inclus dans le catalogue. Une liste supplémentaire sera affichée et à disposition du public pendant les journées d'expositions et annoncée avant la vente.

LOT

Tout bien meuble ou véhicule à moteur inclus dans le catalogue en vue de sa vente aux enchères publiques.

ENCHERES

Tous les acheteurs potentiels sont priés de se présenter au plus tard une heure avant la vente avec deux pièces d'identité, auprès du Secrétariat. En s'enregistrant, les enchérisseurs acceptent avoir lu et accepté les conditions de la vente. Un numéro lui sera remis qui lui permettra de participer en tant qu'enchérisseur.

Dans l'hypothèse où l'adjudicataire ne se sera pas fait enregistrer avant la vente, il devra communiquer les renseignements nécessaires dès l'adjudication du lot prononcée. Toute personne s'étant fait enregistrer auprès de STANISLAS MACHOÏR dispose d'un droit d'accès et de rectification aux données nominatives fournies à FEE dans les conditions de la Loi du 6 juillet 1978.

Les enchères peuvent être portées personnellement lors de la vente, par téléphone ou en adressant au Commissaire-Preneur un ordre d'achat. Tout le monde, peut se porter enchérisseur à condition d'être majeur, responsable, solvable et avoir pris connaissance des conditions de vente figurant dans le catalogue de cette vente.

Tout enchérisseur est censé agir pour son propre compte sauf dénonciation préalable de sa qualité de mandataire pour le compte d'un tiers, accepté par le commissaire-preneur.

ENCHERES PAR TELEPHONE

STANISLAS MACHOÏR pourra accepter gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. Les ordres d'achat doivent nous parvenir au plus tard 24 avant la vente et doivent être confirmés par téléphone.

STANISLAS MACHOÏR ne saurait être responsable notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, ou établie tardivement. Aucune garantie n'est donnée quant à la suite des ordres reçus par email, en raison de l'incertitude, sur la garantie de l'émetteur.

Si le Commissaire-preneur reçoit plusieurs ordres pour des montants des enchères identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui sera préféré.

L'ADJUDICATION DU LOT

L'adjudicataire sera la personne qui aura porté l'enchère la plus élevée. Le coup de marteau du commissaire-preneur suivi de la phrase 'adjudgé' matérialise l'adjudication du lot.

L'adjudicataire ne pourra obtenir la livraison du lot qu'après règlement du lot. En cas de remise d'un chèque ordinaire, seul l'encaissement du chèque vaudra règlement.

PRIX DE RESERVE

Tous les lots ont un prix de réserve (sauf si le contraire a été établi) qui est le minimum au-dessous de quoi le lot ne peut pas être adjugé.

Les lots portant l'astérisque (*) sont vendus sans prix minimum de réserve fixé par le vendeur. Le Commissaire-Preneur décide de la mise à prix qui sera en dessous des estimations données à titre indicatif de la valeur du lot. Sans enchères à la mise à prix, le lot sera « retiré faute d'enchère ». (*Réglementation CW*)

Dans l'hypothèse où un prix de réserve aurait été stipulé par le vendeur, STANISLAS MACHOÏR, se réserve de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à ce que le prix de réserve soit atteint. En revanche, le vendeur ne sera pas admis à porter lui-même des enchères directement ou par mandataire.

MISE A PRIX

La mise à prix est le point de départ des enchères. Elle est fixée à l'entière discrétion du commissaire-preneur habilité.

PRIX D'ADJUDICATION OU PRIX MARTEAU

Le prix hors frais, auquel un lot est attribué par le commissaire-preneur à l'acheteur.

REGLEMENTS ET TVA

La vente est faite au comptant et conduite en euros [€]. Toute personne qui se porte enchérisseur s'engage à régler personnellement et immédiatement le prix de l'adjudication, ainsi que les frais et taxes exigibles. Il ne sera délivré aucun document faisant ressortir la TVA

FRAIS D'ADJUDICATION

Les acquéreurs paieront, en sus de l'adjudication (prix marteau) le prix principal augmenté des frais légaux, selon les modalités du décret n° 2002-210 – J.O. du 19 février 2002 :

Pour les lots "Automobilia" : 20% (frais de vente) + TVA (20,00%) = 24% TTC.

Pour les lots "Automobiles" : 16,67% (frais de vente) + TVA (20,00%) = 20% TTC.

Un bordereau d'acquisition vous sera remis à la fin de la vente. Pour les acquéreurs à distance, il vous sera envoyé par mail en fin de vente.

TVA

Lorsque le bien vendu doit être exporté vers un pays tiers de l'UE, l'acheteur doit le signaler au commissaire-preneur. STANISLAS MACHOÏR décline toute responsabilité sur les conséquences juridiques et fiscales d'une fausse déclaration de l'acheteur.

RÈGLEMENT

-Par chèque de banque.

-Par chèque: la SVV accepte uniquement les chèques français et en euros. Les lots ne seront délivrés qu'après encaissement effectif du paiement. Le transfert de propriété du lot n'aura lieu qu'après encaissement du chèque.

-En espèces:

3 000€ pour les résidents français (*frais et taxes compris*)

15 000€ pour les ressortissants étrangers sur présentation des documents d'identité (*frais et taxes compris*).

-Par virement en euros :

SARL FRANCE EXPERTISES ENCHERES

CHATEAU DE LASSERRE 31380 MONTASTRUC LA C.

Domiciliation : BPOC MONTASTRUC

Code Banque : 17807 - Code Guichet : 03002

Numéro de compte : 15321406572 - Clé RIB : 17

IBAN : FR76 1780 7030 0215 3214 0657 217

BIC : CCBPFRPPTLS

Les frais bancaires sont à la charge de l'acheteur.

PREEMPTION

L'Etat français dispose d'un droit de préemption sur les biens meubles présentés en vente aux enchères publiques. L'exercice de ce droit s'effectue par l'intermédiaire d'un représentant de l'Etat. L'Etat se substitue alors au dernier enchérisseur et dispose de 15 jours pour confirmer ce droit de préemption.

PROCEDURE DE FOLLE ENCHERE

A défaut de paiement par l'adjudicataire, après mise en demeure, le lot sera remis en vente à la demande du vendeur dans le cadre de la procédure connue comme 'folle enchère' de l'adjudicataire défaillant. Si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai d'un mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit, sans préjudice des dommages intérêts dus par l'adjudicataire défaillant.

En outre, STANISLAS MACHOÏR se réserve de réclamer à l'adjudicataire défaillant, à son choix :

- des intérêts au taux légal.

- le remboursement des coûts supplémentaires engendrés par sa défaillance.

- le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial et le prix d'adjudication sur folle enchère s'il est inférieur, ainsi que les coûts générés par les nouvelles enchères.

STANISLAS MACHOÏR se réserve également de procéder à toute compensation avec des sommes dues à l'adjudicataire défaillant.

Il est vivement demandé aux adjudicataires de procéder à un enlèvement le plus rapide possible de leurs achats, afin de limiter les frais de stockage qui sont à leur charge.

DEPOT ET ENTREPOSAGE

Les frais d'entreposage sont à la charge de l'acheteur.

Les voitures devront être enlevées le Lundi 19 Octobre à 18h, après règlement de leur achat (virement).

La tolérance d'un magasinage n'engage pas la responsabilité de la SVV STANISLAS MACHOÏR, à quelque titre que ce soit, le lot étant considéré sous la responsabilité et la garantie exclusive de l'adjudicataire, dès le prononcé de l'adjudication Il ne pourra recourir contre STANISLAS MACHOÏR dans l'hypothèse ou par suite de vol, perte ou dégradation de son lot, après adjudication.

Les voitures doivent être assurées par leur propriétaire, qui est responsables de tout dégât occasionnée par leur véhicule.

TRANSPORT

Le lot ne sera délivré à l'acquéreur qu'après paiement intégral du prix des frais et des taxes. L'enlèvement et le transport des lots acquis sont à la charge exclusive de l'acheteur.

Le mardi 20 à 9h, les voitures seront transportées par les Etablissements SEVERI et stockées à Saint Laurent du Var (5kms du Stade).

Les Etablissements SEVERI peuvent se charger de mettre en relation les acquéreurs avec un transporteur. Tout cela n'est en aucune relation et responsabilité quel que soit avec STANISLAS MACHOÏR.

FRAIS DE TRANSPORT STADE ALLIANZ RIVIERA → DEPOT ST LAURENT DU VAR:

-150€ par lot en dessous de 1.7T

-250€ par lot au-dessus de 1.7T

COUT DU STOCKAGE : 25€ HT par jour.

Contact. Mr. Philippe SEVERI (06.14.80.20.73).

ZI SECTEUR 011 – 22 ALLEE DES GEOMETRES

06700 ST LAURENT DU VAR

severiautoclassic@gmail.com

Tout cela n'engage aucune responsabilité de STANISLAS MACHOÏR, dès l'adjudication, le nouvel acquéreur ou le vendeur en cas de non vente devront avoir assuré leur véhicule, qui sera sous leur entière responsabilité.

ASSURANCE

Dès l'adjudication, il appartiendra exclusivement à l'acquéreur de faire assurer les lots dès l'adjudication. STANISLAS MACHOÏR décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée.

DOMMAGES

Toute personne portant un dommage sur un lot pendant l'exposition ou lors de la vente sera tenue légalement responsable.

PROPRIETE INTELLECTUELLE

La SVV est propriétaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon à son préjudice.

La SVV dispose d'une dérogation légale leur permettant de reproduire dans son catalogue les œuvres mises en vente, alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public.

La vente d'une œuvre n'emporte pas au profit de son propriétaire le droit de reproduction et de représentation de l'œuvre. Toutes les illustrations, photographies et les informations fournies par le vendeur peuvent être utilisés par le Commissaire-Preneur à son entière discrétion à fin de promouvoir la publicité des lots. Néanmoins, il est strictement interdit de photographier ou filmer le déroulement de la vente. Les photographies prises pendant l'exhibition sont autorisées dans le cadre de la copie privée.

JURIDICTION

Indépendance des dispositions : Toutes les dispositions des conditions de vente de ce catalogue sont complètement indépendantes les unes des autres. La nullité de quelque disposition ne saurait entraîner l'inapplicabilité des autres.

En cas de litige relatif à sa validité et exécution, les Parties se soumettent à la loi française et à leur exécution par les Tribunaux compétents de Toulouse.

VENDEURS

Communiqué sur la Réquisition de vente établie entre la SVV France Expertises Enchères et le vendeur.

GENERAL CONDITIONS OF SALE

The text here below is a free translation of the general conditions in French. If there is a difference between the English version and the French version, the french version will prevail.

FRANCE EXPERTISES ENCHÈRES - STANISLAS MACHOÏR is an Auction House (SVV), registered under number 2002/384 and governed by the french law (July 2000). STANISLAS MACHOÏR is a Company dedicated to the voluntary sale of goods by auction. STANISLAS MACHOÏR acts as an agent to the vendor. The sales contract for the item auctioned publicly is agreed between the vendor and purchaser. The relation between STANISLAS MACHOÏR and the buyers is subject to the general conditions, as well as important information on buyers appended to this same catalogue.

Any reference in these general conditions to "STANISLAS MACHOÏR" will be deemed a reference to SVV FRANCE EXPERTISES ENCHERES – STANISLAS MACHOÏR (hereinafter referred to as "STANISLAS MACHOÏR").

THE AUCTIONEER

Conducts the auction in French and in accordance with established practice concerning auctions. The descriptions in English are given for illustrative purposes only and in case of dispute the French description will prevail. The Auctioneer reserves himself the right to organize and conduct the sale, to modify the course of the sale, to withdraw any lot from sale, to bring together or separate lots. In case of a dispute, the Auctioneer reserves himself the right to continue or cancel the sale of a lot, or to put a lot back up in the event of conflict between several bidders. In case of several bids effectively recognized by the auctioneer, the lot will be put back up for bidding; all potential buyers may participate bidding at that time.

CATALOGUE

The description in this catalog will be written in French. All lots are sold in current conditions. The description, general conditions, the verbal statement as well as the estimate given in the catalog are given as the expression by STANISLAS MACHOÏR of the perception of the lot but cannot constitute the proof of a fact.

A lot is any item (good or motor vehicle) included in the catalogue, or the list of added lots, which are on view and to be presented for auction.

Estimates given by STANISLAS MACHOÏR are indicative in nature, and may not be deemed any guarantee of the auction price.

LOTS NO INCLUDED IN THE CATALOGUE

Some lots may be added to the sale without being included in the catalog. A supplementary list will be post during the exhibition and announced before the sale began.

VIEWING

The viewing is open to the public. This exhibition allows bidders to appreciate and examine any condition of the lots. STANISLAS MACHOÏR advises bidders to carefully examine the lots on which they are interested in bidding prior to Auction. STANISLAS MACHOÏR is at disposal of potential buyers to provide reports on conditions of the lots. No claims will be accepted once the hammer falls. Any amendment will be posted during the public exhibition and announced before the sale begins.

It is the responsibility of the purchaser to consult, before the sale, documents, relating to the vehicle they are interested in purchase, in particular technical inspections and road documents.

THE SALE

All potential buyers are request to register at the front desk at least an hour before the sale takes place. By registering, bidders agree to have read and accepted the conditions of the sale. A registration number will be provided allowing you to participate by bidding.

Anyone who bids at the auction is understood to have read and accepted the Conditions of Sale.

Any person is deemed acting on his own behalf except when prior notification, accepted by STANISLAS MACHOÏR is given that he acts as an agent of a third person. Bids can be executed at the sale's room, by phone (telephone bids) or through the absentee bid form. Any person presenting himself as a bidder should have read and accept the terms and conditions of this catalog.

COMMISSIONS

The Auctioneer will be pleased to execute Commissions, on conditions the lots have been viewing by the intended purchaser or his authorized Agent. Lots will be procured as cheaply as is permitted by other bids. All Lots bought on commission must be paid for within 5 days of the date of sale, regardless whether or not they have been collected.

BIDDING BY TELEPHONE

STANISLAS MACHOÏR may graciously accept to receive bids by telephone from a potential buyer who has expressed such a request before the sale. Telephone bid orders must be submitted at least one hour before the sale. STANISLAS MACHOÏR will bear not liability or responsibility whatsoever in the event of telephone malfunction or when the communication breaks down. No guarantee is made as a result of orders received by mail, because of uncertainty about the security of the issuer.

ABSENTEE BID FORM

This form is an authorization from the buyer to purchase under the best conditions on his behalf. This form should be accompanied by your ID, your bank details, as well as the maximum bid in euros for each lot (ex. Premium buyers and VAT). The absentee bid order form should be sent by fax or by mail at least one hour before the sale. If you are the successful bidder, we will contact you at the end of the sale. If the auctioneer receives multiple bid orders regarding identical bids, priority should be given to the first form received. Telephone bids may be arranged for lots with a low estimate of at least 1500 euros.

SUCCESSFUL BIDDER

The successful bidder is the person who brought the highest bid equal or higher than the reserve price (if stipulated). The auctioneer hammer's stroke followed by the word 'adjudé' materializes the sale of the lot.

The bidder becomes the "buyer", "acquirer", "purchaser", "winning bidder". The full payment is the mandatory condition to deliver the lot to the successful bidder.

If the reserve price has not been met, the Lot will be awarded merely by the strike of a hammer.

The purchaser of a vehicle must carry out all necessary formalities, of any type whatsoever, to use it on public highways, pursuant to legislation in force. The winning bidder is presumed to be aware of the legislation, and under no circumstances may STANISLAS MACHOÏR be held liable for failure by the winning bidder to respect said formalities.

CLEARANCE

Purchased Lots should be cleared on the day of the sale or the day following. Any Lot remaining after Monday 19th October 2015 – 6pm, will be removed to the SEVERI Storage Co. entirely at the owners risk and expenses.

After the sale, all risks pertaining to the lot shall be transferred to the buyer in full, unreservedly. It is the responsibility of the purchaser to have purchases insured. STANISLAS MACHOÏR rejects any liability for damage that the purchaser may suffer between the moment of the sale and removal of the lot in the event of breach of this requirement to the purchaser.

PACKING&SHIPPING

We do not undertake the postage, packing or delivery of items, but we recommend for such operations to be carried out by trusted collectors. If you wish to have your items for auction collected, we are happy to arrange this for you.

RESERVE PRICE

All lots have a reserve price (unless the opposite has been established) which is the confidential minimum price below which the lot shall not be sold. Certain lots may be put forward without reserve and they shall be marked with an asterisk(*) followed by the sentence 'sans reserve'. The Auctioneer decides at its sole discretion the starting price which is generally below the low estimate. In the event of a lacking of bidding, the lot will be withdrawn of the sale. In the event that a reserve price has been stipulated by the seller, STANISLAS MACHOÏR, reserves itself the right to bid on behalf of the seller until the reserve price is reached.

STANISLAS MACHOÏR may not be held liable in the event of sale of a lot for which no reserve price has been established for a sum lower than the estimated.

SETTING A PRICE

The starting price is the starting point of the auction. There is no connection between the starting price, reserve price and the low estimate.

Pricing will be at the entire discretion of the auctioneer.

HAMMER PRICE AND THE BUYERS PREMIUM

The hammer price represents the last bid which marks the materialization of the sale between the seller and the buyer In addition to the hammer price the buyer's agrees to pay STANISLAS MACHOÏR a premium of **24% on the hammer price (VAT included) on automobilia lots and 20% (VAT included) for the motos and vehicles.**

PAYMENT AND VAT

The sale shall be executed in euros [€]. Anyone who is a bidder agrees to pay personally and immediately the total purchase price, as well as the applicable fees and taxes.

BUYER'S PREMIUM

In addition to the hammer price, buyers agrees to pay a Premium of 20% VAT included on motor cars and 24% VAT included on motorcycles lots. (Decree No. 2002-210 – OJ February 19th, 2002)

PAYMENT

The purchaser must immediately pay the total purchase price, comprising the sale price and applicable fees and taxes.

An invoice shall be issued at the end of the sale. For absentee buyers, it will be sent by mail at the end of the sale.

VAT In the event that a lot might be exported to a country outside the EU, the owner shall notify the auctioneer as soon as the lot is sold.

STANISLAS MACHOÏR disclaims any responsibility for legal consequences of a buyer's false statement.

METHODS OF PAYMENT

a) By French check: STANISLAS MACHOÏR accepts only French checks and in euros. Lots will be only delivered after effective receipt of the payment. The transfer of ownership will be made by STANISLAS MACHOÏR after the total and effective payment.

b) In cash in euros within the following limits:
- 3000 euros for French residents and traders (including fees and taxes)
- 15,000 euros (including fees and taxes) for all those persons not having its residence in France for tax purpose, upon presentation of official proof of identity and address.

c) By transfer in euros: our bank references will be given to the buyer directly. All cost, such as bank commissions should be paid by the buyer.

PRE-EMPTION

The French state has a right of pre-emption on movable property put up for sale at public auctions. This right shall be effective via a representative from the State. The State then replaces the last bidder and has 15 days to confirm the right of preemption.

'FOLLE ENCHERE' PROCEDURE

Should the buyer fail to pay the amount due, and after notice, the lot will be re offered sale at the seller's request under the procedure known as procedure de *folle enchère* (irresponsible bidding). If the seller does not formulate this request within one month after the auction, the sale will be automatically canceled, without prejudice to any damages owed by the defaulting buyer.

TRANSPORTATION

All vehicle must be collected from the STADE ALLIANZ RIVIERA on Monday 19th October from 9am to 6pm.

The removal and transport of lots purchased are the sole responsibility of the buyer. From Tuesday 20th October 2015, 9am, all lots will be removed from the Stade Allianz Riviera to storage at the Buyer's expenses and will be carried by SEVERI to Saint

Laurent du Var (5kms from the Stade) to their Storage place (ZI SECTEUR D11 – 22 ALLEE DES GEOMETRES - 06700 ST LAURENT DU VAR).

Contact. Mr. Philippe SEVERI (06.14.80.20.73).
severiautoclassic@gmail.com

Uplift and shipping charges from the ALLIANZ STADIUM RIVIERA to the SEVERI STORAGE in ST. LAURENT DU VAR:
150€ +VAT per lot under 1.7T
250€ + VAT per lot above 1.7T.

STORAGE Charges:

25€ exclusive of tax per day and per lot.

The lots will be delivered to the buyer only once full payment of fees and taxes will be cleared.

SEVERI could provide to purchasers all information concerning carriers. All this is organized with the aim to facilitate the transportation of the buyer's vehicles, however no relationship whatsoever exists between the storage, carriers and STANISLAS MACHOÏR.

STANISLAS MACHOÏR disclaims for any responsibility of the lot, as it is under the exclusive responsibility of the buyer or the seller. STANISLAS MACHOÏR will not be liable in the event or through theft, loss or degradation of any lot.

INSURANCE: The lots acquired shall be insured by the buyer exclusively and immediately after the sale. STANISLAS MACHOÏR disclaims all liability for damages that may occur from the moment the sale was pronounced by the auctioneer.

DAMAGES: Any person damaging a lot during the pre-sale viewing or during the sale will be held legally responsible.

INTELLECTUAL PROPERTY: STANISLAS MACHOÏR is the owner of the copyright in its catalogs. All illustrations, images and information provided by the seller may be used by STANISLAS MACHOÏR at its sole discretion in order to advertise the sales and the lots. Nevertheless, it is strictly forbidden to photograph or film the progress of the sale. Photographs taken during the exhibition are permitted only for private use. Videos are not allowed.

JURISDICTION All terms and conditions in this catalog are completely independent from each other. In case of dispute regarding its validity and execution, the parties submit themselves to French law and their enforcement by the competent courts in Toulouse, France. In case of conflict between the two versions, the text on French version will prevail.

拍卖事项说明

法国Enchères – Stanislas MACHOÏR拍卖行于2000年7月在法国注册，注册号为2002/384.

一拍卖师：整个拍卖过程由法语进行，且拍卖流程与其他拍卖行一致。英文与中文版本简介仅作为阐述所用，如有分歧以法语版本为主。

拍卖师拥有组织和促使交易的权利。同时拍卖师也有修改拍卖流程，撤回以拍卖的拍品，拍品聚集或者分散的权利。如果发生纠纷，拍卖师保有继续或者取消拍卖该拍品的权利，或者将该拍品作为候选拍品，防止有几位竞拍者之间产生矛盾的情况出现。如果一些拍品被拍卖师所认可，这些拍品可以重新进行拍卖，所有的潜在买家可以参与竞拍。

一拍卖图录：拍卖图录中用法语进行描述。所有拍品均以当前状态出售。在说明中，拍品状态以及在该目录中的拍品估计，均由STANISLAS MACHOÏR专家团队给出，但图录描述仅供参考，一切以实物，以及最后拍卖价格为准。

一拍卖图录之外的拍品：部分拍品可能零时加入到拍卖名单中，而没有出现在拍卖图录里。最终的拍品清单会在拍品展览期间拟定，并且在正式拍卖前被公布。

一预览：一前预览是向公众开放的，其目的是让投标人欣赏、了解和鉴别拍品。STANISLAS MACHOÏR会向潜在买家提供了大量关于拍品的报告，予以参考。一旦拍卖锤落下任何索赔将不被接受。任何修订将在开展展览期间公布，并宣布在拍卖开始之前。

一申请竞拍：所有的买家都需要在拍卖开始前至少提前一个小时，在前台进行注册。通过注册，投标人同意已经阅读并接受拍卖的各项条款，并且获得注册号参与竞拍。

所有的竞拍者的行为都被试做为本人意愿行为。除非事先通知，并被STANISLAS MACHOÏR 拍卖行接受和证明，其作为代理人进行拍卖。竞拍行为可在拍卖室内由本人执行，也可通过电话竞拍，或通过委托竞拍形式参与竞拍。所有竞拍人都需仔细阅读并接受本拍卖图录中的条款和事项。

一委托拍卖：拍卖师很高兴成为部分不能现场参加拍卖的竞拍者的代理人。如果展示的拍品被意向买家或者其授权代理人看中，买家可和拍卖行签订一个购买意愿书。若没有其他买家与其竞争，该委托人会以此价格成功购买该拍品。若有其他买家参与竞拍次拍品，拍卖行会与委托人电话取得联系，并可通过电话参与现场竞拍。交易成功后，委托人须在拍卖后的7天内付清所有费用。

一电话竞拍：STANISLAS MACHOÏR非常荣幸的接受来自买家的电话竞拍。电话竞拍买家需要提前进行申请，电话竞标订单必须在至少在拍卖开始前一小时提交，且买家信息将被保密。STANISLAS MACHOÏR将不承担任何拍卖期间出现的电话故障或通信问题。并且处于安全性考虑，拍卖行不予以保证以邮件形式的竞拍订单结果。望各位竞拍买家予以谅解。

一网上竞拍：对于所有使用网上平台进行竞拍的潜在买家，需要在拍卖前一天在网站www.drouotlive.com进行注册。STANISLAS MACHOÏR将不承担任何拍卖期间出现的网络或者信号问题。购买成功后，我们会与您取得联系。

一缺席买家委托竞拍表格：这份文件经过买家授权，并且买家是在自主且在自身良好状态的情况下进行购买的。填写表格需要附上买家的身份证，银行的详细信息，以及买家对意向拍品愿意以欧元支付的最高出价（不包括拍卖行佣金和增值税）。该缺席买家委托竞拍表格必须通过传真或邮件的形式，在拍卖前至少一小时发送给拍卖行。如果你在拍卖过程中中标，我们将在拍卖结束之后与您联系。如果拍卖师收到同一拍品，且给予统一价格的表格，拍卖行应优先考虑接收到的第一封缺席买家委托竞拍表格。电话出价可能会安排拍品至少不低于1500欧元的最低估价。

一竞拍成功：中标人是开出高于最高价格的竞拍者，并且此价格要大于或等于拍卖底价。拍卖师落下拍卖槌并伴随着“adjugé” 的声音出现之后，交易正式达成，并具有法律效益。在全额付款后，拍卖行将向竞拍成功者转接拍品。并且在交易生效后，拍品获得者必须全额付款否则将被视为违法行为。

一拍品领取：买家应在拍卖结束后的7天里支付所有的费用，一旦买家支付完成之后，拍卖行会在5天之后转交物品所有权和使用权给买家（买家须支付其5天的仓储费用）。在物品的所有权和使用权正式转交之后，拍卖行对所有拍品将免费保管最多15个工作日内（如拍卖不在图卢兹进行，买家仍需支付运输拍品到图卢兹的费用），如果超过期限拍品仍未被取走，拍品将继续放入拍卖行储藏室进行保管，其所产生的费用由拍品所有者自行承担，并且一旦拍卖锤落下达成交易一切拍品所产生的风险由买家全全承担。

一包装及运输：本拍卖行不予以负责邮寄，包装或转运物品的事项，但我们会为您介绍可以为您提供运输等相关服务的合作伙伴。如果您有这样的需求，我们很高兴安排他们为您服务。

一成交最低价格：所有的拍品都拥有其拍卖保留价，及拍卖行与供货人签约的拍品出售最低价格(此价格不对外公开)，若竞拍过程中买家的最终出价低于这个价

格，该拍品将不予以出售。少数没有协定最低价，这些拍品将会以星号(*)作为标注，紧随其后会有句子“sans reserve”进行注明。拍卖师自行决定起始价格，且起拍价格通常低于最低估计。在拍品缺少人竞拍的情况下，该拍品将被视作流拍。在拍卖底价由卖方协定之后，STANISLAS MACHOÏR拍卖行将行使卖家权利进行拍卖，直到竞拍价格到达底价。

一设定价格：拍卖起始价是一件拍品拍卖的起点。该价格和拍品最低估价、成交协定最低价没有任何关联。

一落槌价格与拍卖行佣金：落槌价格也是最后的竞标价格，这标志着买卖双方正式达成交易协议的价格。除落槌价格以外，买方须额外支付STANISLAS MACHOÏR 拍卖行佣金（其中包含增值税）。汽车衍生拍品的佣金是落槌价格的24%。摩托车和汽车的佣金是落槌价格20%。

一付款及增值税：交易以欧元[€]作为货币结算。买家须同意亲自立即支付总价款，包括佣金和税金。

一佣金：根据《法令号 2002-210 – 0J 2月19日 2002年》规定，除了落槌价格，买家同意支付的服务费。发票会在销售结束之后公布。对于缺席的买家，将通过邮件和传真尽快给予通知。通过邮局邮寄最早拍卖结束后的一天就能收到。关于增值税，可能有些拍品会被出口到欧盟以外的国家，拍品所有者应在拍品出售之前尽快通知拍卖师。STANISLAS MACHOÏR拍卖行对于买方虚假陈述不承担任何法律责任以及后果。

一付款方式：如以支票方式支付 STANISLAS MACHOÏR拍卖行只接受法国银行的欧元支票。拍品只有在得到有效票据的情况下才会被转接给买主。所有权的转移将STANISLAS MACHOÏR拍卖行执行，在获得全额有效的付款之后。

a) 现金支付在下列范围内可以以欧元支付：
法国居民和商人通过现金支付最高支付3000 €（包括服务费和税金）
- 非法国居民通过现金支付最高支付额为15000欧元（包括服务费和税金）。因为税收目的，买家还需出示身份和地址的官方证明。
b) 银行转账：我们将直接向买家提供银行信息予以支付。
所有在交易过程中所产生的费用，如银行的佣金由买方支付。

一优先购买权：法国政府对于公开出售的可移动资产拥有优先购买权。这个权利通过国家声明才予以生效。国家则可取代了最后投标人成为最后买家，并有15天确认是否执行优先购买权的权利。

一FOLLE ENCHERE “程序”：如买方未能在期限内支付所有金额。在提醒通知后，该拍品将在卖家的要求下重新被销售，并被视为procédure de folle enchère

（不负责任的竞拍）的程序。卖方可在一个月内做出决定，是否重新进行一次新的拍卖。如果有其他买家以低于未付钱买家的竞标价格买走这件拍品，则未付钱买家须支付两者差价，并且支付此次拍卖的所有费用。反之，若其他买家以高于未付钱买家的竞标价格买走这件拍品，则未付款买家只需支付此次拍卖的所有费用。如果卖方不想进行第二次拍卖，则法院会强制此买家支付其应支付的费用。
一运输：运输和转移已购买的拍品将由买家全权负责。但是STANISLAS MACHOÏR 拍卖行可提供储存，管理和运输等服务，并收取相关费用。STANISLAS MACHOÏR 拍卖行不承担此些物品的任何责任，因为这是买家的专属责任。STANISLAS MACHOÏR将不承担拍品盗窃，丢失或降解腐坏的责任。
一保险：买家应在拍品出售完全后立即进行投保。STANISLAS MACHOÏR不承担拍品损害的责任。

一破坏：任何人在拍卖预览或者拍卖过程中破坏拍品将承担法律责任。
一知识产权：STANISLAS MACHOÏR是拍卖图录版权的所有者。STANISLAS MACHOÏR自行决定，卖方提供的所有图片，图像和信息，予以广告销售所用。然而，在拍卖过程当中严格禁止拍照或录像。

在拍卖预览期间拍摄的照片只允许用于私人用途。但是录像是不允许的。
一法律认证所有条款和条件在此拍品图录中是完全相互独立的。如果关于其有效性和可执行性产生纠纷，当事人服从法国法律，并在法国图卢兹法院执行。如果三个图录版本，及英文版本、中文版本、法文版本之间发生分歧，以法文版的文本为准。

如果此项“**拍卖事项说明**”与其英文版本与法文版本之间发生分歧，以法文版本为准。

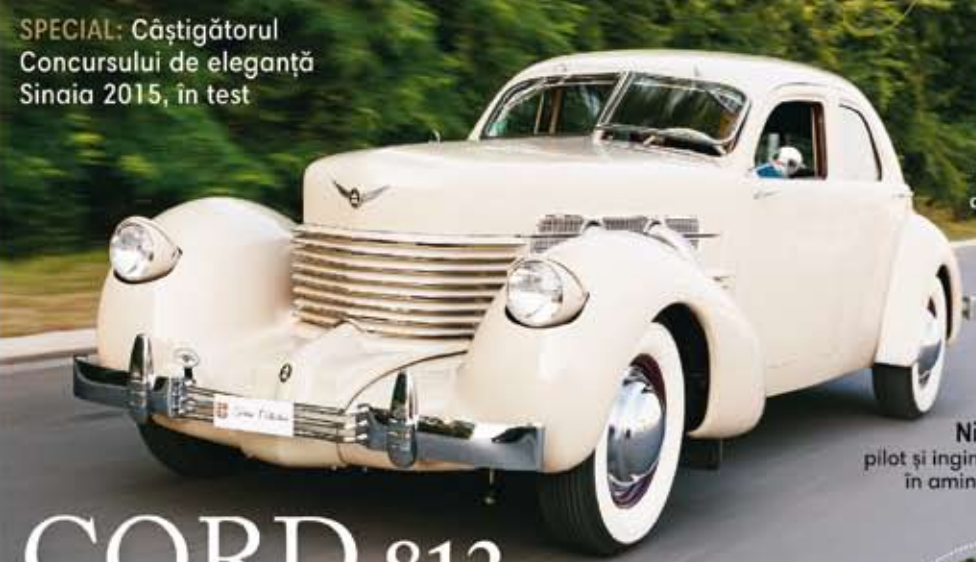
LECȚIA DE PILOTAJ: S-A DESCHIS ACADEMIA TITI AUR

MotorClasic

MotorClasic

PASIUNE • ISTORIE • FASCINAȚIE

SPECIAL: Câștigătorul Concursului de eleganță Sinaia 2015, în test



PERSONALITATE
Interviu cu Ralf Vierlain, director al BMW Group Classic

IN MEMORIAM
Nicu Grigoraș, pilot și inginer de excepție, în amintirile celor care l-au cunoscut

CORD 812 Custom Beverly

Un model special din 1937, cu multe inovații tehnice pentru vremea sa

ANIVERSĂRI

23 august 1968 – momentul nasterii primului autoturism românesc produs la Pitești, DACIA 1100

90 de ani condensați în cele 3 zile ale celebrului SILVRETTA CLASSIC RALLY 2015

LIÈGE-SOFIA-LIÈGE Raliul transeuropean readuce România pe harta marilor competiții de regularitate.

CLASIC LA DRUM

Porsche 356 începutul unei povești ce a devenit legendă

UTIL • CALENDARUL evenimentelor • ANUNȚURI de mică publicitate

Anul 1 • Nr. 12 • Septembrie-Octombrie 2015 • Preț: 15.500 lei • www.motorclasic.ro

It is not just a simple magazine,
it is a Romanian automotive
history book!

BESOIN D'UNE EXPERTISE DE VOTRE VOITURE DE COLLECTION?

EN VALEUR DE REMPLACEMENT POUR ASSURANCE OU VENTE

L'expertise consiste en une description écrite détaillée d'un bien, comprenant une identification, une datation et éventuellement une attribution. L'expertise est une garantie d'authenticité et engage la responsabilité civile professionnelle de la SVV ou de l'expert qui la donne lorsqu'elle est écrite.

Maître **Stanislas MACHOÏR** est Expert auprès de l'Assemblée Plénière de Compagnies d'Assurance depuis 1980.

Forfait 200€ HT sur place – 250HT avec essai

Classic & Compétition



SVV FRANCE EXPERTISES ENCHERES & STANISLAS MACHOÏR

■ SOCIÉTÉ DE VENTES VOLONTAIRES AUX ENCHERES PUBLIQUES ■ AUCTION HOUSE ■

CHATEAU DE LASSERRE (31380) MONTASTRUC LA C. (TOULOUSE), France | Tel +33 (0)5 61 48 53 92 | smachoir@stanislasmachoir.com [www.stanislasmachoir.com

ORDRE D'ACHAT

Date de la Vente: **17 OCTOBRE 2015**

Adresse de la Vente: STADE ALLIANZ NICE

☐ **ORDRE D'ACHAT**

☐ **ENCHERE PAR TELEPHONE**

NOM :

PRENOM :

ADRESSE :

TELS :

EMAIL :

Après avoir pris connaissance des conditions de vente décrites dans le catalogue, je déclare les accepter et vous prie d'acquiescer pour mon compte personnel, à la vente aux enchères **CLASSIC ET COMPETITION** du **17 OCTOBRE 2015** aux limites indiquées en euros, le lot ou lots désignés ci-après (les limites ne comprenant pas les frais légaux).

N. LOT	DESCRIPTION	ENCHERE (€) (hors Frais et TVA)
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

Les ordres d'achat sont un service gracieux, FRANCE EXPERTISES ENCHERES & STANISLAS MACHOÏR ne pourra être tenue responsable pour avoir manqué l'exécution d'un ordre par erreur. Lorsque plusieurs ordres d'achat sont identiques, la priorité revient au premier ordre reçu. Toute personne faisant parvenir un ordre d'achat, devra confirmer par téléphone pour s'assurer de la bonne réception du dite ordre, STANISLAS MACHOÏR n'étant pas responsable du bon acheminement d'un courrier ou d'une télécopie.

BORDEREAU D'ACQUISITION (Si différent)

Prénom, Nom ou Société _____

Adresse _____

Ville _____ CP _____ Pays _____

Téléphone (Fixe) _____ Téléphone (Bureau) _____ Fax _____

Email _____

Date

Signature

(Lu et approuvé)

A renvoyer à : contact@stanislasmachoir.com

Les ordres d'achat devront nous parvenir au moins 24h avant la vente. Nous vous prions de bien vouloir nous contacter par téléphone au +33 (0)5 61 48 53 92 pour en avoir confirmation de la bonne réception.

ABSENTEE BID FORM

FRANCE EXPERTISES ENCHERES
Tel +33 (0)5 61 48 53 92
contact@stanislasmachoir.com
www.stanislasmachoir.com



SALE TITLE :
DATE:
ADDRESS:

I request the Auction House to bid on the following lots up to the maximum price I have indicated for each lot. I understand that if my bid is successful, the purchase price will be the sum of my final bid plus a buyer's premium: Lots Automobilia: 19,15% (PREMIUM) + VAT = 24%. Lots Automobiles: 16,67% (PREMIUM) + VAT= 20%. I understand that France Expertises Encheres-Stanislas MACHOIR provides the service of executing absentee bids for the convenience of clients and that the Auction House is not responsible for failing to execute bids or for errors relating to execution of bids. On my behalf, FRANCE EXPERTISES ENCHERES will try to purchase these lots for the lowest possible price, taking into account the reserve and other bids.

PLEASE PRINT CLEARLY IN BLOCK LETTERS

LOT N°	DESCRIPTION	PRICE BID in euros (excluding Buyer's Premium)
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

INVOICE DETAILS:

Name _____
Address _____
City _____ ZIP _____ Country _____
Daytime Telephone _____ Evening Telephone _____ Fax _____
Email _____

Date _____ Signature _____

Absentee bid must be received at least 24 hours before the auction. We will confirm all bids received by email. If you don't have received confirmation within a day, please contact Romy MACHOIR. Tel +33 (0)6 27 55 08 16



MONACO NICE ANTIBES CANNES ST TROPEZ

ENJOY THE FRENCH RIVIERA BY TUNING TO 106.5 FM

Music & News - 100 % in English



106.3 FM MONACO - 106.5 FM FRENCH RIVIERA
WWW.RIVIERARADIO.MC - TEL +377 97 97 94 94



Ferrari

lots



Solo

Ferrari

SAMEDI 5 ET DIMANCHE 6 DECEMBRE 2015
CHATEAU DE LASSERRE (TOULOUSE)

EXCEPTIONNELLE COLLECTION D'UN PILOTE FERRARI (DOCUMENTATION
D'ENZO FERRARI – IMPORTANTE COLLECTION DE PHOTOS – LETTRES
D'ENZO FERRARI – LIVRES – ARCHIVES FERRARI – AQUARELLES –
PEINTURES – LITHOGRAPHIES – SCULPTURES – OBJETS, PIÈCES ET
AUTOMOBILES FERRARI...ETC. DOCUMENTS LUIGGI CHINETTI

Inscrivez vos lots www.stanislasmachoir.com



2015年11月21日 星期六
地址: CHATEAU DE LASSERRE
(TOULOUSE 图卢兹)

800件
拍品

来自法拉利大师的经典收藏。拍品包括传奇人物，恩佐·法拉利的文件-汽车史上重要的照片收藏-来自恩佐·法拉利的信件-图书-法拉利历史档案-汽车类相关艺术品、水彩画、油画、版画、雕塑以及Luigi Chinetti的车辆文件。

欢迎联系我们参加竞拍，或者通过我们的官网注册销售您的藏品：

www.stanislasmachoir.com

联系人: Roamhy MACHOÏR-HERAS (roamhy@stanislasmachoir.com)

BUGATTI - BENTLEY - LANCIA - FACEL VEGA - DUESENBERG - TRIUMPH -

INTERCLASSICS MAASTRICHT '16

14 / 15 / 16 / 17 JANUARY 2016

T H E N E T H E R L A N D S

BESTEL ONLINE MET KORTING!
COMMANDEZ EN LIJNE AVEC PROMOTION!
INTERCLASSICSMAASTRICHT.NL



STANISLAS MACHOÏR sera présent aux Salons de :
MAASTRICHT (INTERCLASSICS) | PARIS (RETROMOBILE)
 du 14 au 17 Janvier 2016 | du 3 au 7 Février 2016

Nous pouvons exposer votre voiture lors de ces Salons en vue de
 ventes aux enchères ou de vente de gré à gré.

SELECTION DE VOITURES AVANT LE 15 DÉCEMBRE 2015,

MAIN
THEMES



PRINCIPAL SPONSORS



- MERCEDES BENZ - PORSCHE - BMW - PEUGEOT - CHRYSLER - PEGASO -

AUSTIN - MG - LAND ROVER - LAGONDA - DE TOMASO - MASERATI - FIAT - RENAULT - ISO RIVOLTA - HEALEY -

TOULOUSE

Weekend de ventes aux enchères

AU CHATEAU DE LASSERRE

Samedi 5 Décembre

800 LOTS D'AUTOMOBILA

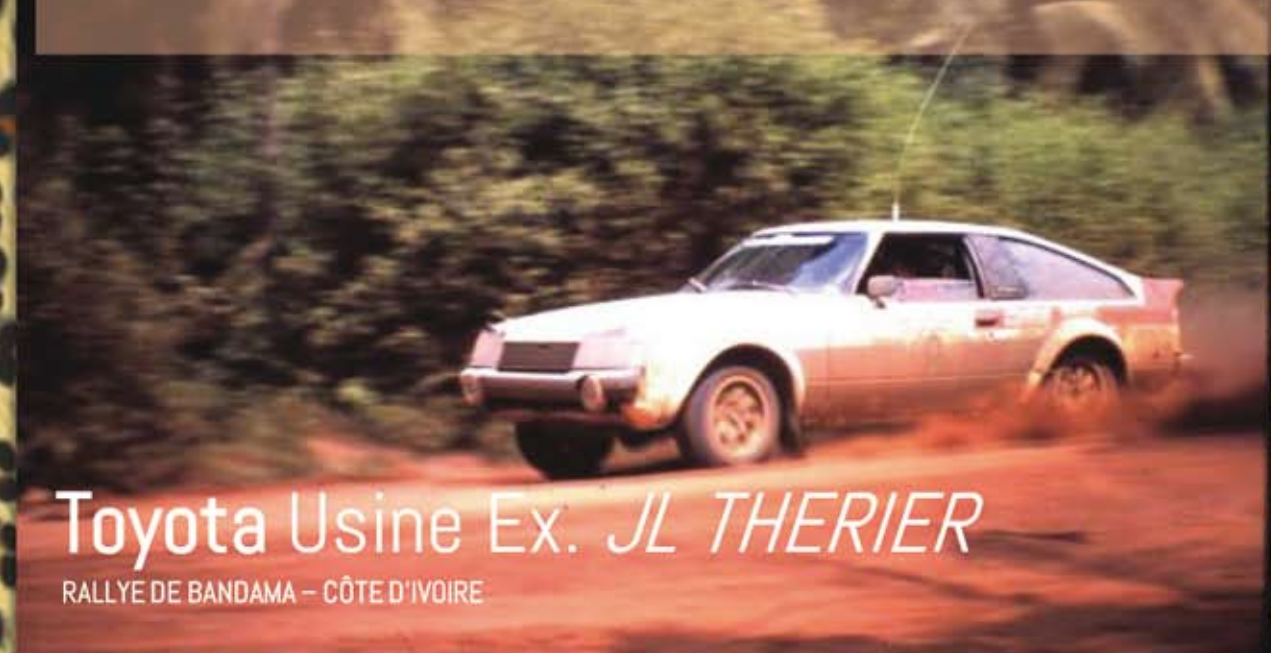
Solo FERRARI

Dimanche 6 Décembre

AUTOMOBILES

CLASSIC & COMPETITION

Inscrivez vos voitures avant le 1^{er} Novembre



Toyota Usine Ex. JL THERIER

RALLYE DE BANDAMA - CÔTE D'IVOIRE

ETUDE 05 61 48 53 92

Equip' Garage France*

■ ■ ■ Vente d'équipements de garage



Notre Sélection Spécial Atelier...



Edition 2015

★ Lieu - dit Mirande
★ 82800 NEGREPELISSE
★ Tel. 05 63 67 29 15
★ Fax. 05 63 67 29 25
★ equip.garage.france@wanadoo.fr
★ www.equipgaragefrance.fr

* Filiale **Giuliano Group S.p.A.**
Automotive Equipment since 1976

Direct Usine!

RIVIERA

Sélections

Menton • Nice • Antibes • Valbonne • Cannes • Mougins • Grasse • Mandelieu



FRENCH RIVIERA PROPERTY MAGAZINE
LE MAGAZINE IMMOBILIER DE LA CÔTE D'AZUR

Un grand choix de Villas & Appartements à vendre sur la Côte d'Azur

Octobre 2015 - Mensuel gratuit

www.rivieraselections.fr

Côte d'Azur

Sotheby's
INTERNATIONAL REALTY



Côte d'Azur

Sotheby's
INTERNATIONAL REALTY

www.cotedazur-sothebysrealty.com

Tel : + 33 (0)4 92 92 12 88

Saint-Jean-Cap-Ferrat • Beaulieu-sur-mer • Cannes • Saint-Tropez