

EURL LABARBE Marc

COMMISSAIRE- PRISEUR HABILITE

***VENTES aux ENCHERES
PUBLIQUES***

3 BD MICHELET

31000 TOULOUSE

N° Agrément :2002-279
Tel : 05.61.23.58.78 - Fax : 05.62.27.29.28
mail: marc.labarbe@etxe.fr
NAF : 8299Z

VEHICULES ET AUTOMOBILIA
23 NOVEMBRE 2014

VEHICULES

1	VOLKSWAGEN-AUDI. 1 lot de notices d'utilisation pour la POLO, JETTA, PASSAT, GOLF, 14 notices.	15 / 35
2	VOLKSWAGEN-AUDI. 1 lot de notices d'utilisation pour les 80, 80 QUATRO, 100, SIROCCO, PASSAT, POLO, 14 notices.	15 / 35
3	VAZ, LADA, FSO, ZASTAVA, POLSKI. 1 lot de notices d'entretien , 20 notices.	10 / 30
4	VOLVO 1 lot de notices d'entretien pour les 66, 340, 360, 343, 345, 440, 460, 10 notices.	10 / 30
5	OPEL. 1 lot de notices d'entretien pour les KADET, CORSA, REKORDO, MANTA, 12 notices.	15 / 35
6	OPEL. 1 lot de notices d'entretien pour les KADET, CORSA, REKORDO, MANTA, 12 notices	15 / 35
7	BMW. 1 lot de notices d'utilisation pour les 316, 318, 320, 323, 518, 520, 525, 528, 535, M535, 524 TD, 14 notices	15 / 35
8	LANCIA. 1 lot de notices d'utilisation pour les Y 10, A 112, PRISMA, DELTA, BETA, 8 notices environ	15 / 35
9	LANCIA. 1 lot de notices d'utilisation pour les Y 10, A 112, PRISMA, DELTA, BETA, 8 notices environ	15 / 35
10	HONDA.1 lot de notices d'utilisation pour les CIVIC, CIVIC SHUTTLE, ACCORD, 9 notices.	10 / 30
11	ALFA ROMEO. 1 lot de notices d'utilisation pour les 33, 75, 90, ALFA SUD, ALFA SUD SPRINT VELOCE, GIULETTA, 25 notices.	25 / 45
12	1 lot de notices d'utilisation VOITURES JAPONAISES : DATSUN : modèles A110, 100 A, 120 A, 120 Y, 140 Y, 3 notices. MAZDA : modèles 323, 626, 929, 10 notices. MITSUBISHI : modèles COLT, SPACE WAGON, 18 notices. TOYOTA : modèle CELICA, STARLET, TERCEL, COROLLA, 12 notices. NISSAN : modèles B 11, K 10, T 11, N 13, PRIMERA, 4 notices.	40 / 60
13	SEAT. 1 lot de notices d'utilisation pour les RONDA, 133, MARBELLA, IBIZA, 10 notices environ.	10 / 30
14	TALBOT. 1 lot de notices d'utilisation pour les 1100 VAN, HORIZON, SOLARA, SAMBA, 1510, SIMCA 1100, 20 notices environ.	15 / 35
15	FIAT. 1 lot de notices d'utilisation pour les UNO, REGATA, PANDA, FIORINO, 127, RITMO DIESEL, RITMO, CROMA, 126, TIPO, 131, ARGENTA, IVECO, 30 notices.	15 / 35
16	FIAT 1 lot de notices d'utilisation pour les UNO, REGATA, PANDA, FIORINO, 127, RITMO DIESEL, RITMO, CROMA, 126, TEMPRA, 128, 127, IVECO, 30 notices.	15 / 35
17	MERCEDES. 1 lot de notices d'utilisation pour les : Modèles voitures : 200 D, 220 D, 240 D, 300 D, 200, 230 E, 230 CE, 250, 250 C, 280, 280 E, 280 C, 280 CE. Modèles camions : 207 D, 307 D, 407 D, 409 D, LP 709, LP 809, LP 813, LP 913, LP 1013, LP 1113, 10 notices environ.	20 / 40
18	1 lot de notices d'utilisation VOITURES ANGLAISES, : TRIUMPH : modèle ACCLAIM. BEDFORD : série 97000. ROVER : Série 200, 800, MAESTRO, METRO, MONTEGO, MINI, 216. 40 notices	15 / 35
19	1 lot de notices d'utilisation pour les marques : PANHARD : modèle 17, 1 notice. BERLIER : modèle GLC, TLC, 1 notice.	5 / 15
20	PEUGEOT. 1 lot de notices d'entretien pour les 504, 505, 600, SL, TI, TD, 403, 404, 405, 34 notices.	40 / 60
21	PEUGEOT. 1 lot de notices d'entretien pour les 104, 106, 203, 204, 205, 304, 305, 306, 309, 75 notices.	50 / 70

22	PEUGEOT UTILITAIRES. 1 lot de notices d'utilisation pour les J5, J7, BOXER, D3A, 15 notices.	15 / 35
23	RENAULT. 1 lot de notices d'utilisation pour les 4, 5, 6, 9, 11, 12, 14, 16, 18, 19, 20, 21, SAFRANE, FUEGO, CLIO, 60 notices environ.	50 / 70
24	RENAULT. 1 lot de notices d'utilisation pour les 4, 5, 6, 9, 11, 12, 14, 16, 18, 19, 20, 21, 25, FUEGO, 60 notices environ.	50 / 70
25	1 lot de 7 journaux de l'automobile "Action Automobile et touristique", éditions basco-béarnaise, années 1956, 1957 et 1958.	30 / 50
26	1 lot de disques de stationnement des marques : ELF, MICHELIN, RENAULT, PEUGEOT, BRITISH LEYLAND, FINA, 58 notices.	20 / 40
27	1 lot de cartes Michelin	30 / 50
28	1 lot de 7 assiettes publicitaires métalliques décrivant des véhicules d'avant-guerre, marques CHAMPION, SHELL + 1 cendrier en porcelaine de Limoges représentant un ancêtre (Fiat 1901).	40 / 60
29	1 Pistolet de pompe à essence ancien	30 / 50
30	1 lot de bouchons de moyeux de roues, pour les marques: Citroën, Fiat, Zedel, La Licorne, UNIC, Jean Gras, Salmson, Delahaye, Mors, Ford, Delage, Mathis, Berlier, Panhard, Renault, Charron, Chenard et Walker, Peugeot et divers 38 pièces	500 / 700
31	Maserati, 2 catalogues de pièces détachées, modèle INDY dont une copie, 3 copies de catalogues de pièces détachées modèle Mistral et 2 revues du club	80 / 150
32	Ford, "La revue Ford" n°8, 9, 10, 12, 14, 15, 18 et 27, ainsi qu'un numéro de la revue "Englebert" et de "l'illustration"	150 / 200
33	Jaguar, catalogue MkX, RTA "XK", Service handbook XK120, Service Manual MkVII et XK120	50 / 100
34	Ferrari, Livres "The complete Ferrari", "Ferrari 250 SWB", "Ferrari 250" (EPA), "Les Ferrari en 1000 images" et catalogue 250 GT (reproduction)	50 / 100
35	Jaguar "Sport et Tradition par B. Viart", "La Métamorphose du Jaguar de R. Urban", "Les XK version originale" "XJ12 et XJS par Haynes"	80 / 120
36	Maserati "Road cars" et "Catalogue raisonné"	150 / 200
37	Calendrier, "Automaniac" 2001, 2002 et 2003 et "Garage Continental Reims"	30 / 60
38	Livres automobiles, "Encyclopédie de l'automobile", "Les voitures d'époque", "Les heures glorieuses du circuit de Reims", "Les folles Européennes" et "Lotus"	50 / 100
39	Gravures automobiles : BMW 327, Delage D8-120, Alfa Romeo 8C2300, Mercedes 500K, Hispano Suiza Tipo 68, Bugatti Royale, Rolls Royce Phantom I et Duesenberg J	20 / 50
40	Borrani. Papillons de roues, 2 gauches et 2 droits type 42	200 / 400
41	Citroën. Enseigne lumineuse vers 1960. H: env. 65 cm, L: env. 390 cm, P: env. 21 cm	1 500 / 2 000
42	Géo HAM (Georges Hamel 1900-1972) Portrait de Giuppone, pastel original, signature en bas à droite, encadré, 31 cm x 26 cm	1 000 / 1 500
43	Citroën Jouent en tôle représentant un coupé chauffeur, bon état générale, feux manquants	200 / 400
44	Hubert. Illustration encadrée, 30 cm x 23 cm	100 / 150
45	Yoshida lot de 7 lithographies faisant partie d'une série numérotée	400 / 600
46	LORIEN (Né en 1956) Cadillac 1936, profil avant gauche, digigraphie, signée en bas à droite et numérotée 1/10, 80 cm x 80 cm.	400 / 600
47	LORIEN (Né en 1956) Cadillac 1936, trois quarts avant, digigraphie, signée en bas à droite et numérotée 1/10, 80 x 80 cm.	400 / 600
48	LORIEN (Né en 1956) Delahaye, trois quarts avant, digigraphie, signée en bas à gauche et numérotée 3/16, 80 x 80 cm.	400 / 600

49	Jeager Paris Montre 36 heures pour Bugatti	200 / 400
50	Jeager Paris Montre 36 heures pour Avant-Guerre	100 / 200
51	Lotus Cortina Volant et sélecteur de vitesses	150 / 200
52	Aston Martin Volant DBR1 offert par le Major Forshaw au vendeur, accompagné d'un compteur de vitesses de DB2/4	900 / 1 400
53	Michel Vaillant Lot de 3 bandes dessinées	15 / 30
54	Lot de 5 Catalogues des "Catalogues" 1963, 1965, 1967, 1968 et 1969	20 / 40
55	Lot de 8 livres sur la réparation automobile	30 / 50
56	Scintilla 1 magnéto pour moteur 12 cylindres	600 / 900
57	RB 1. 1 magnéto pour moteur 6 cylindres et un allumeur pour moteur 8 cylindres	500 / 800
58	Aston Martin. Un lot de pièces dont une pompe à eau neuve pour DB5, des rotules de direction, des rayons de roues et deux badges	400 / 600
59	Bugatti type 13, un lot de trois chandelles de cric dont deux refabriquées	20 / 50
60	Lamborghini, deux livres édités par Serge Bellu pour l'un et Richard Crump et Rob de la Rive Box pour l'autre	100 / 200
61	Ballot, un catalogue décrivant les modèles de la marque, 18 pages	80 / 120
62	Bugatti, 3 livres, "Les grandes marques", "Les Pursangs de Molsheim", "Collection Schlumpf", notice de conduite type 38 et 40 et dossier photos restauration Bugatti type 37	50 / 100
63	Lot de 5 livres automobiles "Ces voitures qui font rêver", "Le sport automobile", "Fangio", "MG", "Mercedes et divers"	30 / 80
64	Lot de revues automobiles "Moteurs", "l'Action Automobile" et "l'Automobile" 30 numéros	50 / 100
65	"L'Illustration" 11 numéros "automobile" et "Réalités" 1 numéro	20 / 40
66	Livre "Le Grand Prix de Pau (1899-1960)" Pierre Darmendrail	
67	Gotti 5 Jantes pour Alpine Renault A110, 5x13 (2 pièces) et 5,5x13 (3 pièces)	1 000 / 1 500
68	Paul BRACQ (Bordeaux 1933) "Delage D8 120" Gouache et pastel. Projet de couverture pour la revue d'art "L'Oeil". Encadrée, 30 x 23 cm. Bibliographie : « Carrosserie passion » par Paul Bracq, J.P. Barthélémy éd. 1990. L'esquisse d'étude originale reproduite page 41.	1 100 / 1 400
69	Philippe Moutard-Martin (1934 -2013) « Bugatti 35 en course» Lithographie signée au crayon en bas à droite et numérotée 16/120 en bas à gauche. Encadrée, 37 x 45 cm.	150 / 250
70	« YACCO, l'huile des records du monde » Plaque émaillée rectangulaire, potence double face aux couleurs de la marque. 66 x 100 cm. Etat d'usage. Bibliographie : « Plaques émaillées de nos garages » par Bruno Rihet, Ed. De Borée. Une plaque similaire est reproduite p.120.	150 / 250
71	« Sphinx » Mascotte signée Ruffony. Métal composé nickelé. H : 11 cm. Bibliographie : « Mascottes Automobiles » par Michel Legrand, Ed. E.P.A. Mascotte reproduite sous le numéro 296.	150 / 250
72	Alexis Kow (Alexis Logeynikow, dit) 1901- 1978 « Peugeot 403 Anthéor» Gouache et aquarelle, signée A. Kow en bas à droite, réalisée à la demande des établissements E.B . Encadrée, 41 x 66 cm. Bibliographie : « A.Kow, 40 ans de création publicitaire » ed. l'Automobiliste 1978, reproduite page 149. Historique : Cette gouache ornait le bureau de Mr Bourguignon, directeur de la marque d'accessoires E.B dont cette Peugeot était décorée.	300 / 500
73	« Coach Delage » Lavis et aquarelle. Monogrammé R.W au tampon en bas à droite. Encadré, 12 x 22 cm.	200 / 300
74	Roy A. Nockolds (1911-1979, British) « La Bentley des records de Sir Birkin à Brooklands » Estampe signée en bas à gauche, contresignée par l'artiste au crayon en bas à gauche. Copyright St James Art Publishing Co. Encadrée, 46 x 31 cm	150 / 250
75	« Rêverie B.M.W » Estampe signée et datée 89 en bas à droite. Numérotée 443/500 en bas à gauche. 30 x 52 cm.	80 / 120

76	« Grand Prix de l'A.C.F 1934 » Auto-Union et Bugatti. Fusain et rehauts de gouache, signé en bas à droite. Titré en haut à droite. Encadrée, 40 x 60 cm.	250 / 350
77	Russel Brocbank (USA, 1909) « Works out at 124 Miles an hour » Dessin à l'encre de chine. Monogrammé B.B en haut à droite et légendé en bas au centre. Encadré, 12 x 12 cm.	250 / 350
78	« FERRARI 250- Le Mans » Jouet d'origine espagnole, voiture filoguidé de la marque PAYA. Contenue dans sa boîte d'origine. L : 41 cm.	200 / 300
79	Jouet Mamod « Brooklands Tourer SA1 » Voiture à vapeur d'origine Anglaise de la marque Mamod. Complète de ses accessoires : barre directionnelle, entonnoir pour le remplissage du radiateur et pastilles de carburant solide. Etat de marche, 45 x 21 x 15 cm	200 / 300
80	« LA LICORNE » Calandre de radiateur des automobiles la Licorne avec son écusson de la marque. Transformée en vitrine avec un système éclairant en 220 volts par un néon qui épouse la forme très particulière de cette calandre. Circa 1910.	700 / 1 000
81	« Les débuts difficiles de l'automobile » Suite de trois estampes humoristiques anglaises du début du siècle. Encadrées, 29 x 39 cm.	100 / 150
82	« Jaeger- Chronoflight » Chronomètre Jaeger avec trotteuse centrale et indication du temps de marche, mouvement 8 jours. Fabrication Suisse pour l'armée de l'air Russe. Etait couramment utilisé dans les années 50 par les pilotes de rallye Automobile. Copie de la notice d'origine jointe. Diam : 8 cm	1 100 / 1 600
83	« Midget- Real Mc Coy » Voiture pour piste circulaire, à moteur thermique. Fabrication des années 50. Indication de la marque sous la voiture. Etat d'usage, moteur factice.	250 / 350
84	« Nécessaire de fumeur- JEEP » Modèle de Jeep en aluminium. Les poignées de porte ouvrent et allument le briquet, le toit contient la réserve de cigarettes et la remorque détachable forme le cendrier. Historique : Etait fabriquée dans l'immédiat après-guerre par les prisonniers Allemands dans la zone occupée par l'armée Américaine.	200 / 300
85	« Teuf-Teuf » Dessin humoristique, crayon et crayon de couleur. Encadrée, calque d'étude au dos. 16 x 13 cm	100 / 150
86	René Bellu (1927- 2014) « Scènes des années 50 » Trois dessins à l'encre de chine sur une même feuille recto-verso. Le recto pleine page présente une scène de rue Parisienne avec un taxi Colorale et une 4CV découvrable. Au verso, un dessin d'une scène de camping en De Rovin et un d'une Salmson randonnée. Tous les trois sont signés de René Bellu. Encadré, 30 x 24 cm.	350 / 450
87	« Monoplace » Crayon et aquarelle sur calque, monogrammé E.H et daté 48 en bas à droite. Représente une monoplace caréné, futuriste pour l'époque. Encadré, 16 x 24 cm.	200 / 300
88	« Tourisme en Automobile » Encre de chine sur calque, dessin art déco des années 20. Encadrée, 12 x 44 cm.	100 / 150
89	NON VENU	
90	NON VENU	
91	NON VENU	
92	NON VENU	
93	NON VENU	
94	NON VENU	
95	NON VENU	
96	NON VENU	
97	NON VENU	
98	NON VENU	
99	NON VENU	
100	NON VENU	
101	NON VENU	

102	NON VENU
103	NON VENU
104	NON VENU
105	NON VENU
106	NON VENU
107	NON VENU
108	NON VENU
109	NON VENU
110	NON VENU
111	NON VENU
112	NON VENU
113	NON VENU
114	NON VENU
115	NON VENU
116	NON VENU
117	NON VENU
118	NON VENU
119	NON VENU
120	NON VENU
121	NON VENU
122	NON VENU
123	NON VENU
124	NON VENU
125	NON VENU
126	NON VENU
127	NON VENU
128	NON VENU
129	NON VENU
130	NON VENU
131	NON VENU
132	NON VENU
133	NON VENU
134	NON VENU
135	NON VENU
136	NON VENU
137	NON VENU
138	NON VENU
139	NON VENU
140	NON VENU

141	NON VENU
142	NON VENU
143	NON VENU
144	NON VENU
145	NON VENU
146	NON VENU
147	NON VENU
148	NON VENU
149	NON VENU
150	NON VENU
151	NON VENU
152	NON VENU
153	NON VENU
154	NON VENU
155	NON VENU
156	NON VENU
157	NON VENU
158	NON VENU
159	NON VENU
160	NON VENU
161	NON VENU
162	NON VENU
163	NON VENU
164	NON VENU
165	NON VENU
166	NON VENU
167	NON VENU
168	NON VENU
169	NON VENU
170	NON VENU
171	NON VENU
172	NON VENU
173	NON VENU
174	NON VENU
175	NON VENU
176	NON VENU
177	NON VENU
178	NON VENU
179	NON VENU

180	NON VENU	
181	NON VENU	
182	NON VENU	
183	NON VENU	
184	NON VENU	
185	NON VENU	
186	NON VENU	
187	NON VENU	
188	NON VENU	
189	NON VENU	
190	NON VENU	
191	NON VENU	
192	NON VENU	
193	NON VENU	
194	NON VENU	
195	NON VENU	
196	NON VENU	
197	NON VENU	
198	NON VENU	
199	NON VENU	
200	NON VENU	
201	1958 CITROEN 2CV type AZ Châssis n°1025138 Bien qu'étudiée avant la guerre, la TPV (Toute Petite Voiture) ne sera mise en production effective qu'à partir de 1949. Elle sera commercialement nommée la " 2CV ". Personne n'aurait pu prédire un si grand succès avec ses 5.000.000 d'exemplaires produits en 42 ans. Pour une voiture Française, c'est un double record à la fois en nombre et en durée. Elle est devenue l'une des icônes automobiles Françaises. Le modèle proposé à la vente est du type AZ avec le moteur de 425cc. Cette 2CV a été acquise par le vendeur en 2011 dans son état d'origine puis a été totalement restaurée depuis le châssis. L'intérieur a été refait à neuf. Un dossier photographique de la restauration sera fourni avec le véhicule. Le compteur affiche un kilométrage de 55.440 km vraisemblablement celui d'origine. Carte grise française	9 000 / 11 000
202	1955 Citroën Traction 11B Châssis n° 405869 Coque n° : 10391 C'est une révolution quand, en 1934, Citroën présente son nouveau modèle, celui qui deviendra rapidement la traction, la " 7cv ". En effet, elle était en rupture totale avec les solutions techniques utilisées à l'époque : c'était une traction avant à carrosserie monocoque, au moteur " flottant ", aux suspensions à quatre roues indépendantes par barres de torsion, et aux freins à commande hydraulique. La gamme sera complétée par la 11cv dont nous proposons un exemplaire à la vente. Achetée par le vendeur en 2012, cette très belle Traction 11B a été restaurée (châssis, carrosserie et intérieur) par le précédent propriétaire. Le Conservatoire Citroën nous confirme que cette traction a été produite et commercialisée par le réseau, le 26 Janvier 1955. Elle ne sera pas restée très longtemps en concession car elle a été immatriculée pour la première fois le 5 Février 1955. L'état général de la voiture est très bon. Carte grise Française	14 000 / 19 000

1963 CITROËN U23-50 DI
Châssis n° 6401087

Le T23 de Citroën est à l'origine une camionnette puisqu'il a été réceptionné aux Mines le 25 avril 1935 avec un poids total en charge (P.T.C.) de 3.500 kg. Il a été présenté au Salon de Paris en octobre la même année de même que les camionnettes et poids lourds de la marque.

Le T23 série U était un véhicule de 1.500 kg de charge utile en version plateau, ce qui lui donnait une charge totale de 2.300 kg (d'où sa désignation " 23 " avec " U " pour utilitaire). Il utilisait un moteur, moderne pour l'époque, celui de la Traction Avant 11 CV monté retourné (il entraînait les roues arrière par l'intermédiaire d'un arbre de transmission et d'un pont avec suspension à ressorts semi-elliptiques) et avec un sens de rotation inversé pour maintenir le sens de rotation de la manivelle par la droite. La boîte de vitesses spécifique possédait trois rapports très courts plus une prise directe. Le Type 23 plafonnait à 70 km/h. Surnommé " U23 " après la Seconde Guerre Mondiale, le Type 23 a été équipé dès novembre 1953 d'une nouvelle cabine monocoque réalisée par la Carrosserie Citroën de Levallois. Le châssis a été très peu modifié et s'appelait toujours " Type 23R série U " jusqu'en 1958. Il a bénéficié d'une partie des progrès du moteur Traction Avant " 11D " dès mai 1955 puis de ceux de l'ID 19 en janvier 1964. L'U23 a été produit jusqu'en 1969, décliné à partir de novembre 1958 en 23-35 (3,5 tonnes), 23-45 (4,5 tonnes) et 23-50 (5 tonnes). Dès 1958, des moteurs Diesel Perkins quatre cylindres de 3.153 cm³ (52 cv à 2 400 tr/min) ont été proposés en adaptation pour tous les T23, avec leur trousse d'adaptation fournie par la Société Française des Moteurs Perkins. Ce montage obligeait simplement le propriétaire du véhicule à le faire passer aux Mines. Devant le succès de ce moteur plus puissant, plus fiable et donnant plus de couple que le moteur Diesel Citroën d'Avant-Guerre, le Type 23-50 Di qui est désormais équipé de série du moteur Perkins, sera réceptionné aux Mines le 28 juillet 1960.

Le modèle mis en vente a été immatriculé pour la première fois le 28 novembre 1963. Configuré en plateau avec ridelles, ce camion a assuré le transport et la livraison de lait pendant de nombreuses années avant d'être remisé puis acquis par le vendeur en 2006. Suite à cet achat, le nouveau propriétaire a entrepris une remise en route et une restauration de son camion. Le compteur affiche 75.659 km que l'on peut aisément certifier comme réels. Ce camion est vendu avec une cinquantaine de pots à lait.

Carte grise de collection

Vendu sur désignation

1970 Morris Minor 1000 Traveller
Châssis no. MAW5D 1280371 E

La Morris Minor, conçue par Ales Issigonis, a été présentée au Salon de Londres en 1948. La première Morris d'après-guerre avait pour spécificité d'être équipée de série de suspensions avant indépendantes à barres de torsion, d'une direction à crémaillère et d'une boîte de vitesses synchronisées à 4 rapports. A l'origine, seuls deux modèles à deux portes étaient disponibles : une berline et un cabriolet. C'est en 1950 que sont apparus la berline à 4 portes puis le break, ainsi que les versions utilitaires ou commerciales.

La version Traveller, quant à elle, fait son apparition pour la première fois en 1953. A cette époque, la Minor, version série II, était équipée d'un moteur type A-série de 803 cc à soupapes en tête, en lieu et place du moteur de 918 cc à soupapes latérales équipant le modèle à l'origine. En 1956, la Minor 1000 est équipée d'un moteur de 948 cc et d'une boîte de vitesses améliorée. Elle se distingue alors très facilement du modèle précédent au pare-brise en deux parties grâce à un nouveau pare-brise bombé d'une seule pièce.

La structure en bois du Traveller est fabriquée en frêne verni et est équipée de deux portes arrière en acier à charnières latérales. En 1962, la cylindrée du moteur est portée à 1.098 cc. Depuis cette date, la Minor demeure pratiquement inchangée jusqu'à ce que le dernier modèle, un Traveller, sorte de la ligne de production en Avril 1971.

Le Traveller est resté très populaire et bénéficie d'une réelle côte d'amour.

L'exemplaire, qui est mis en vente, est un modèle de 1970 et a été acquis en France par le vendeur en 2003. Une réfection de la boîte de vitesses et du châssis a été effectuée en 2004. En octobre 2014 quelques travaux ont été entrepris, à savoir : changement du joint de culasse, vidanges, nettoyage du radiateur, contrôle et nettoyage des freins, installation d'une batterie et de bougies neuves. De couleur bordeaux clair avec un intérieur en simili rouge foncé, ce Traveler est dans un bon état général. Il est tout de même à préciser que les boiseries extérieures présentent quelques traces d'usure qui nécessiteront d'être partiellement réparées ou changées.

Carte grise normale

- 205 1970 FIAT 500 L 8 000 / 10 000
Châssis n° 110 F 2580912
C'est en 1957 qu'est apparue la FIAT 500 Nuova, remplaçante de la Topolino lancée en 1936. Elle n'a cessé d'évoluer jusqu'à l'arrêt de sa production en 1975. En 1968, alors que personne ne s'attendait à la présentation d'un nouveau modèle, FIAT a dévoilé la version luxueuse de la 500, la " L ".
A l'extérieur, seule une barre chromée cintrée double les pare-chocs avant et arrière. C'est l'intérieur qui, en revanche, a été complètement modifié. La planche de bord, qui était en tôle de la teinte de la carrosserie, a été entièrement revêtue. Le cadre rectangulaire des instruments, repris à la 850 http://fr.wikipedia.org/wiki/Fiat_850, comporte désormais tous les instruments, les sièges sont moelleux et le dossier est réglable au millimètre près. L'ancien logo Fiat est maintenant remplacé par le logo en losanges.
La voiture de notre vente, dont le compteur affiche 72.274 km, a été restaurée il y a quelques années. De couleur noire, elle possède un intérieur en simili rouge et passepoil noir, l'ensemble étant dans un très bon état général. Cette FAIT 500 L ne possède pas de carte grise, elle est vendue avec une attestation de conformité délivrée par FIAT France permettant l'obtention d'une carte grise de collection.
- 206 1947 Ford C 598 T "Canada " 13 000 / 18 000
Châssis n° 4739
Construit dans les années 40, le Ford C 598 T est un camion assemblé dans l'Ontario, ce qui lui vaudra le surnom de " Canada ". Son moteur est un V8 Ford de 3,9 litres de cylindrée et de 95cv.

Le modèle présenté a été vendu neuf par le Garage Métropole de Pamiers (Ariège) en 1947 à Mme Lagreu, négociante en vin. La facture s'élève à 397.701,00 Francs. Ce Ford a été vendu en configuration plateau à ridelles et a été utilisé par sa propriétaire jusqu'en 1970. Le carnet d'entretien et le dernier contrôle technique nous informent que, le 10 février 1970, le compteur kilométrique de notre Ford affichait 27.830 kms. Il sera remisé ensuite dans une grange et acheté par le vendeur il y a 4 ans.
Aujourd'hui, le compteur kilométrique affiche 27.833 kms soit 3 kilomètres parcourus en 44 ans !
Son nouveau propriétaire n'a pas souhaité entreprendre de restauration, compte tenu de l'excellent état d'origine de ce camion. Après sa remise en route, des barriques en chêne neuves ont été installées ainsi que 4 pneus neufs Michelin X à l'arrière (les pneus avant étant ceux d'origine).
Ce camion trouvera sa place dans la collection d'un amateur de véhicules atypiques ou chez un producteur de vin souhaitant promouvoir son activité de manière originale.
Il est vendu avec son bon de commande datant de 1947, sa carte grise datant de 1951, son carnet d'entretien, le manuel du chauffeur, la notice d'entretien et son carnet de bord.
Carte grise normale
- 207 1974 FIAT 500 R 8 000 / 10 000
Châssis n° 110F5264237
Malgré que la 126 venait d'être présentée au Salon de Turin en 1972, FIAT a décidé de maintenir son modèle 500 au catalogue, équipé du moteur de la 126 de 594 cm³, gb. Réservée au marché Italien, cette nouvelle 500 R (pour " rinnovata ") recevait le moteur de la 126, un bicylindre de 594 cm³, de 18 cv dont la souplesse à bas régime était un progrès notable par rapport aux modèles précédents. La finition était sommaire mais cette version était équipée de jantes au dessin plus sportif.
La voiture de notre vente, dont le compteur affiche 34.405 km, a été restaurée il y a quelques années. De couleur rouge, elle possède un intérieur en simili noir, l'ensemble étant dans un très bon état général. La 500 R représente l'ultime version de cette légendaire petite Italienne, et à ce titre, elle ne manquera pas de séduire les amateurs. Cette FIAT 500 R ne possède pas de carte grise, elle est vendue avec une attestation de conformité délivrée par FIAT France permettant l'obtention d'une carte grise de collection.

208 1984 Lancia Beta HPE Volumex 6 000 / 9 000
Châssis n° : 828BF17-00953336
C'est lors du Salon Automobile de Turin en 1972 que la nouvelle Lancia Beta a été présentée. C'était une berline 4 portes qui pouvait être équipée au choix de l'un de ces trois moteurs : 1.400 cc ou 1.600 cc ou 1.800 cc. Tous étaient des moteurs Fiat dérivés du fameux double arbre à cames d'Aurelio Lampredi. En 1974, la version coupé était disponible au catalogue ainsi que la version HPE (High Performance Executive). Cette dernière, un coupé trois portes avec hayon reprenait la plateforme de la berline et l'avant du Coupé. Elle sera motorisée par les 1.600 cc, 1.800 cc et 2.000 cc. En 1983, Lancia s'est lancée dans la suralimenta-tion avec l'adoption du compresseur volumétrique (Volumex). Le moteur 2.0 litres produisait désormais la puissance de 135 cv.
Il y a eu 2.369 exemplaires de ce modèle.
La Lancia Beta HPE Volumex, proposée à la vente, a été immatriculée pour la première fois le 12 décembre 1984 et vendue à son premier propriétaire par Languedoc Automobile à Toulouse.
Elle a été acquise par le vendeur, son second propriétaire, le 14 juin 2004 à 94.000 km. Celui-ci a fait réaliser quelques travaux d'entretien à savoir : le changement des 4 amortisseurs, de toutes les courroies et des durites d'essence, le réglage des soupapes et la réfection des carburateurs.
A ce jour, le compteur affiche 109.741 km, soit à peu près 16.000 km en 10 ans principalement réalisés en sortie avec le Lancia Club de France et l'Antic Auto Club Catalan. Cette automobile est mise en vente avec des documents d'entretien dont certains pour le Volumex, des microfiches avec le lecteur correspondant et enfin avec un second véhicule identique pour pièces détachées.
Carte grise Française

209 1988 LANCIA THEMA 8.32 10 000 / 15 000
Châssis n° : ZLA83400000118941
C'est lors du Salon International de l'Automobile de Turin en novembre 1984, que la Lancia Thema a fait son apparition. C'était une berline de grande dimension au style classique, mais moderne et élégant, qui doit ses lignes au carrossier Italien Giorgetto Giugiaro. Différentes motorisations sportives ont été disponibles: 2.0 i.e. 8v de 120 cv, 2.0 Turbo de 165 cv et enfin un V6 PRV 2.850 cc de 150 cv.
En 1986 une version inattendue a été présentée : la Thema 8.32 dénomination qui indiquait le nombre de cylindres (8) et celui des soupapes (32) qui équipait le puissant moteur qui développait 215 ch. Ce moteur dérivait de celui de la Ferrari 308.
Dotée d'une finition des plus luxueuses, planche de bord en ronce de noyer, sièges revêtus de cuir ou d'alcantara, elle disposait entre autres d'appuis têtes arrière à effacement complet lors des manœuvres en marche arrière qui ne se relevaient que si les capteurs des sièges détectaient la présence d'occupants de plus de 20 kg, de suspensions électroniques à réglage automatique et à sélection manuelle au tableau de bord, d'un aileron caché dans le coffre arrière qui pouvait se rétracter selon l'humeur du pilote. Au total ce seront environ 5.000 exemplaires de ce qu'on appelle la Lancia Ferrari qui verront le jour, 1re et 2e série confondues.
C'est le 20 Mai 1988, que la voiture présentée est immatriculée pour la première fois. De couleur gris foncé avec l'intérieur en alcantara beige, cette Lancia Thema 8.32 se présente dans un très bon état général. Le nouvel acquéreur devra néanmoins prévoir une révision générale de l'auto avant de l'utiliser. Elle est équipée du toit ouvrant et de la boîte de vitesses mécanique. Elle est vendue avec son livret de maintenance et son manuel d'utilisation originaux. Une seconde voiture sans papier ni moteur est vendue avec celle-ci afin de fournir des pièces de rechange
C'est une opportunité d'acquérir une voiture dont le rapport rareté/performance/plaisir sera difficile à égaler à ce prix.
Carte grise Allemande (Fahrzeugbrief)

210 NON VENU

1990 Lancia Delta HF Integrale
Châssis n° : ZLA831ABO00503702

C'est en 1989 qu'a été présentée la Lancia Delta HF Integrale, soit 10 ans après le lancement du modèle.

Cette nouvelle évolution était équipée cette fois-ci d'un moteur de 2.0 litres Turbo à 4 soupapes par cylindres. La puissance atteignait alors les 200 cv. Elle s'est distinguée des modèles précédents par le bosselage du capot moteur nécessaire au passage de la culasse 16 soupapes. C'est cette version de la Delta qui va marquer l'histoire des rallyes avec 3 titres de champion du monde des rallyes consécutifs en 1989, 1990 et 1991.

L'exemplaire présenté a été vendu par le réseau Chardonnet et immatriculé pour la première fois le 26 Mars 1990. Elle a été acquise par son troisième et dernier propriétaire le 27 Juin 1998 à 52.900 km.

Depuis cette date, un entretien régulier et méticuleux a été fait par le vendeur : vidanges, changement du radiateur, de la courroie de distribution, des 4 amortisseurs, des 4 pneus, de la pompe à essence et du silencieux d'échappement. Toutes les factures sont disponibles. A ce jour, le compteur affiche 74.450 km réels. De couleur gris anthracite avec intérieur en tissu, cette Lancia se présente dans un excellent état.

Carte grise Française

1964 LANCIA Flavia Sport Zagato
Châssis n° 815532-001422

La Lancia Flavia a fait ses débuts au Salon de Turin en 1960. Développée par le Professeur Antonio Fessia, elle a bénéficié de technologies de pointe que les clients de Lancia attendaient du plus innovant constructeur Italien.

En 1963, une autre version a rejoint la gamme, un coupé à carrosserie légère conçu par Ercole Spada pour Zagato, l'un des studios de design les plus importants et influents d'Italie.

Appelée la Flavia Sport, cette voiture a été conçue avec un moteur à 4 cylindres à plat de 1800 cc à carburateurs et double-arbre à cames en tête produisant une puissance de 105 cv, permettant de la propulser à 100 km/h en seulement 11.9 secondes et d'atteindre une vitesse de pointe de 190 km/h. Ce coupé 2+2, à la carrosserie toute en aluminium, s'est avéré être, à l'époque, un excellent concurrent en rallye tout comme sur circuit dans les catégories de petites cylindrées.

À l'époque, la Flavia Sport était vendue deux fois plus chère qu'une Jaguar type E, elle était donc destinée à une clientèle riche et exclusive. Seuls 537 exemplaires de cette version ont été construits, ce qui en fait une voiture très rare.

Rapide et agile sur la route, elle s'est également avérée très compétitive sur la piste, plus particulièrement avec l'équipe HF Squadra Corse gérée par Cesare Fiorio.

En 1964, Marco Crosina est arrivé deuxième à Zandvoort dans une Flavia sport. Elle a également obtenu d'autres bons résultats, notamment à la Targa Florio, au Tour de France, à Monza, à Mugello et à Vallelunga pilotée par Ramirez, Frescobaldi, Trautmann et Maglioli. Cette voiture était très en avance pour son temps et très bien motorisée comme d'ailleurs toutes les Lancia.

Avec son moteur à 4 cylindres à plat en aluminium et à double-arbre à cames en tête, sa boîte de vitesses synchronisée, sa traction avant, sa suspension avant à double triangulation et ses freins à disques aux quatre roues, la Flavia 1.8 Zagato était à la pointe de la technologie. Cette automobile bénéficiait d'équipements les plus inhabituels comme par exemple une commande de démarreur par bouton-poussoir, un compteur de vitesses à affichage linéaire, un dispositif antivol de série, une lunette arrière à ouverture électrique et des pare-soleil pour les passagers à l'arrière.

La voiture a quitté l'usine Lancia le 1er Novembre 1964, mais ce n'est que le 30 Mars 1965 qu'elle a été immatriculée pour la première fois en France. Avant d'être immatriculée en Grande Bretagne, il y a deux ans, cette automobile faisait partie d'une collection de 300 voitures Italiennes à Milan.

La voiture est en excellent état, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, ayant été totalement restaurée il y a environ 10 ans. La finition rouge contraste bien avec la couleur beige des sièges en cuir et des moquettes. Les chromes sont également en excellent état, tout comme les quatre enjoliveurs de roue chromés. Les pneus Michelin XZX sont comme neufs. Le kilométrage est actuellement de 68.621 km. Le moteur a également été restauré. Tout dernièrement quelques travaux ont été entrepris : changement des bougies, tête d'allumeur, condensateur ainsi que révision et réglage des carburateurs (factures disponibles). Il y a peu de temps, cette Lancia a été engagée dans un rallye de 500 km au cours duquel son fonctionnement irréprochable a pu être vérifié.

La voiture est vendue avec ses manuels d'utilisation et d'entretien (copies en anglais) et 2 jeux de clés.

Carte grise de collection

- 213 1981 MASERATI QUATTROPORTE III 10 000 / 15 000
Châssis n° AM 330/49*1426*
Moteur n°: AM 330/49*1426*
Avec la Quattroporte, Maserati a lancé un nouveau genre : celui des "supercars" à quatre portes et quatre places. Le moteur V8 dérivé de celui de la 5000 GT était puissant et les aménagements raffinés. La série 3 se distinguait de ses devancières par des finitions encore plus luxueuses avec des sièges en cuir (à commande électrique et chauffants) et une utilisation importante de palissandre.
L'exemplaire de notre vente, une version à boîte de vitesses mécanique se présente dans un état d'origine correct. Quelques travaux de carrosserie seront à prévoir. Le propriétaire nous indique qu'elle démarre sans problème, une révision mécanique sera tout de même à faire. Avec 45.465 km au compteur, cette Quattroporte représente une opportunité de pouvoir rouler dans une voiture luxueuse, superbement motorisée, à un petit prix.
Sans carte grise, vendue avec un certificat de conformité Maserati ainsi qu'une attestation FFVE.
- 214 1984 Lamborghini Jalpa 70 000 / 90 000
Châssis n° ZA9J00000ELA12144
C'est en 1970 que Lamborghini a complété sa gamme V12 avec un modèle plus compact et moins coûteux : l'Urraco. Destiné à rivaliser avec des concurrentes telles que la Ferrari 308 et la Porsche 911, l'Urraco a conservé la disposition mécanique inaugurée sur la Miura, mais avec un V8 de 2,5 litres en lieu et place du V12 de 4,0 litres.
En 1976, est apparue la " Silhouette ", un coupé deux places motorisé par le V8 3.0 litres à quatre arbres à cames de l'Urraco P300. Conçue comme une concurrente de Ferrari 308GTB, la " Silhouette " possédait une excellente tenue de route et était tout aussi rapide que sa rivale en ligne droite. Malheureusement, elle n'a pas connu le même succès commercial.
Il est à noter que la " Silhouette ", première Lamborghini à carrosserie ouverte, n'est restée au catalogue qu'à peine plus d'un an et que seulement 52 exemplaires ont été produits avant son arrêt en 1978. Un an plus tard, l'Urraco disparaissait du catalogue et le concept d'une Lamborghini équipée d'un moteur V8 fut abandonné jusqu'à l'arrivée de la Jalpa en 1982.

Basée sur la " Silhouette ", la Jalpa est équipée d'un V8 de 3,485cc obtenu par l'allongement de la course du moteur de 3,0 litres. La puissance de 255 cv était suffisante pour propulser l'aérodynamique Jalpa à une vitesse maximum de 250 km/h.
Il y avait tout de même quelques différences de style avec la " Silhouette " : spoiler avant, retouche de l'arrière, des roues différentes - tandis que l'intérieur était plus ergonomique.
En 1990, la Jalpa a disparu du catalogue après avoir connu un réel succès, 419 exemplaires ayant été construits.
Fabriquée en 1983 et immatriculée en Février 1984, cette Jalpa aurait été livrée neuve en Grande Bretagne. De couleur " Nero Tenebre " (noir) avec un intérieur beige, le modèle présenté a longtemps séjourné aux Pays-Bas comme en attestent les nombreuses factures d'entretien disponibles.
En 2012, cette Jalpa a été acquise par le vendeur qui a fait entreprendre des travaux d'entretien, à savoir : nettoyage et rénovation de l'intérieur cuir, nettoyage cryogénique du moteur, changement de l'alternateur. Avec 43.098 km au compteur, cette Lamborghini Jalpa se présente dans un excellent état général et offre une réelle alternative à la Ferrari 308 GTS, beaucoup plus courante.
Carte grise Française

- 215 1985 Ferrari Mondial QV coupé 17 000 / 22 000
Châssis n° : ZFFLD14B0000 58597
Première tentative de Ferrari pour construire une voiture adaptée à tous les marchés Internationaux : la Mondial 8, qui utilisait le V8 3 litres quatre arbres de la 308 GT4 monté dans une version allongée du châssis de cette dernière. La transmission et les suspensions étaient restées à peu près identiques avec la boîte " transaxle " à cinq rapports, ainsi qu'une suspension indépendante aux quatre roues. Considérée par certains comme moins sportive que les autres Ferrari, la Mondial dépassait quand même les 225 km/h. Sa tenue de route et son confort permettaient de longs voyages. Elle était aussi l'une des premières Ferrari à bénéficier d'un traitement anticorrosion au zinc pour ses panneaux de carrosserie. Considérablement plus habitable que les premières 2+2, la Mondial à carrosserie Pininfarina était décrite par le magazine " CAR " comme la version la plus adaptée au transport familial : une " supercar ". Les différentes évolutions permirent de parvenir à la réalisation d'un vrai cabriolet (pas de type Targa) avec un moteur QV (Quattro Valvole, quatre soupapes par cylindre) plus puissant en 1982 et la cylindrée portée à 3,2 litres en 1985.
Comme nous l'indique son carnet d'entretien, c'est le 16 Juillet 1985 que cette Ferrari Mondial QV a été livrée neuve par les Etablissements Charles Pozzi à son premier propriétaire, un amateur Parisien. En 1989, elle a été vendue par le Garage Ferrari de Toulouse à son second propriétaire qui, à son tour, l'a cédée au vendeur en 1999. De couleur grise avec intérieur cuir de couleur " tan ", cette Ferrari Mondial se présente dans un très bon état. Le compteur affiche 64.424 km.
Carte grise Française
- 216 Dino 246 gt 310 000 / 350 000
Châssis n° : 00916
En 1965 lors du Salon de Paris, Sergio Pininfarina a présenté la Dino 206 Berlinetta Speciale, avant-projet de la future Dino 206 GT. Il faudra attendre 1967 pour voir apparaître la version définitive de cette nouvelle voiture. Elle tient son nom du fils d'Enzo Ferrari qui avait développé ce nouveau moteur V6 à quatre arbres à cames. A partir de 1969, une nouvelle version de la Dino GT a été disponible : la 246 GT. Son moteur est passé de 1.987 cc à 2.419 cc par modification de la course et de l'alésage. Le bloc moteur n'a plus été réalisé en alliage léger mais en fonte.
La Dino que nous présentons a été reconstruite en 1970 et fait donc partie de la première série dite " L ". Elle est facilement reconnaissable à ses roues à fixation centrale dont elle a hérité de la 206 GT.
D'après les informations en notre possession, le châssis " 00916 " aurait été livré neuf le 7 Juillet 1970 à son premier propriétaire, un certain Claudio Macchiavelli de Santa Margherita Ligure en Italie.
Elle a été acquise par son dernier propriétaire, un Italien, le 23 Mars 1981. Bien que nous n'en ayons pas la confirmation, il pourrait être envisageable que cette automobile n'ait connu que deux propriétaires.
De couleur rouge avec intérieur noir, cette magnifique Dino se présente dans un excellent état tant du point de vue esthétique que mécanique, une révision générale ayant été faite dans le cadre de la vente.
Papiers Italiens

C. 1947 Fiat-Stanguellini 1100 S

Châssis n° : 500050

Moteur n° : 500050

La marque Stanguellini est née en 1900 à Modène de la passion de Francesco Stanguellini pour le sport mécanique.

Dès les premières années du XXème siècle, la marque a pris de l'importance en participant à ses premières courses motocyclistes puis d'automobiles. En 1936, la société est entrée dans une production de modèles dérivés de châssis de Fiat et Maserati avec les modèles 750, 1100 et 2800.

C'est en 1937 qu'une première équipe de compétition automobile a été constituée. Elle a débuté par une série de victoires et a remporté la première place de classe au 12e Mille Miglia en 1938 avec une Stanguellini 750, obtenant une reconnaissance sur le plan International.

Ensuite, les succès Nationaux et Internationaux se sont succédés. Les voitures Modénaises se sont affrontées sur les circuits avec celles de la Scuderia Ferrari.

Après la Guerre, les succès se sont multipliés pour les légères barquettes Stanguellini dérivées des Fiat 508 et Topolino, engagées dans les courses " Nazionale " des catégories 750 et 1100, sortes de formules monotypes utilisant le même moteur Fiat. Un nouveau nom a rejoint Maserati dans le rang des constructeurs Modénais : après avoir quitté Alfa Romeo en 1939 et construit sa première 815, une voiture pourvue d'un 8-cylindres de 1 500 cm3 sous la marque Auto Avio, Enzo Ferrari a fait débiter sous son nom sa nouvelle 125, une 12 cylindres de 1500 cm3, sur le circuit de Piacenza, en 1947. Bien que pilotée par l'expérimenté Franco Cortese, cette toute première Ferrari s'est inclinée devant l'étonnante Fiat-Stanguellini 1100 de Righetti. A trois reprises et au cours de la même saison, la barquette Stanguellini 1100 s'est imposée face à la Ferrari 125S de Cortese. Fin 1947, Guido Scagliarini et sa Fiat Stanguellini ont remporté le Championnat d'Italie de la catégorie 1100 Sport. Les années suivantes, les Stanguellini ont collectionné les victoires dans les classes 750 et 1100 et des places d'honneur dans les fameuses Mille Miglia.

Il est particulièrement difficile d'établir avec précision le nombre de barquettes " corsa " qui sont sorties des ateliers du préparateur Modénais. En ces années d'après-guerre, le sport automobile a connu une large expansion en Amérique du Sud. D'ailleurs, à l'aube des années 1950, le gouvernement de Juan Peron n'a pas hésité à soutenir financièrement les pilotes Fangio, Gonzales et Marimon afin qu'ils puissent défendre les couleurs de l'Argentine tout au long de la saison Européenne de Grand Prix. C'est ainsi qu'un pilote amateur Uruguayen a acquis en 1947 cette barquette Fiat-Stanguellini et l'a engagée dans quelques courses locales.

Cette voiture a été retrouvée en Uruguay dans les années 90 par un certain Monsieur Labaure qui l'a vendue à l'ancien Directeur des Mille Miglia Argentins, Monsieur Lory Barra. La restauration de la voiture a été entreprise mais est restée inachevée suite au décès de Monsieur Barra en 2002. En 2003, elle a été achetée à la veuve de Monsieur Barra. La restauration n'a été terminée qu'en 2007. Le propriétaire actuel en a fait l'acquisition en 2008 et l'a importée en Europe. Cette Fiat Stanguellini se présente dans un excellent état général tant du point de vue mécanique que du point de vue esthétique. C'est une automobile agréable à conduire et très performante compte-tenu de son faible poids dû à sa conception. Elle est éligible à un très grand nombre d'évènements pour véhicules historiques, dont probablement l'un des plus prestigieux : " Les 1000 Miglia ".

Carte grise de collection

1970 ALFA ROMEO GIULIA 1750 GT VELOCE -

Châssis n° :105.44-AR1378002

C'est en 1963 qu'Alfa Romeo a présenté la remplaçante de la Giulietta Sprint : Giulia GT.

C'est à Giorgetto Giugiaro, de la Carrozzeria Bertone, que l'on doit ce " coup de crayon ".

C'est pour cette raison que ce nouveau modèle prendra le surnom de " coupé Bertone ".

Tout au long de sa carrière, le coupé Giulia a connu un franc succès, tant sur le plan commercial qu'en compétition où les versions GTA (en 1300 et 1600) remporteront de nombreux titres. La version 1.750 cm3 (Tipo 105.44) est apparue en 1967. Elle a hérité du moteur de la Berlina qui propulse ce joli coupé à plus de 190 km/h. De nombreuses améliorations ont été effectuées à l'occasion de la sortie de ce modèle : le circuit de freinage a été doublé, les sièges et le volant ont été modifiés. De nombreux passionnés pensent qu'il s'agit de la meilleure version du "coupé Bertone " avec son tableau de bord sobre et classique et un moteur toujours prêt à monter dans les tours.

Cette magnifique Giulia de couleur bleue, avec intérieur en similicuir de couleur " tabac ", est décrite par le vendeur en très bon état général. Elle a reçu une certification de l'ASI (Automotoclub Storico Italiano) sous le numéro 36797.

Papiers Italiens

- 219 1965 Alfa Romeo 2600SZ 200 000 / 250 000
 Châssis n° 106.12AR*856015
 Engine n° AR00612*00615
 L'Alfa Romeo 2600 a été présentée en Mars 1962 lors du Salon de Genève et a annoncé le retour du moteur à 6 cylindres chez le constructeur Milanais. Cette nouvelle Alfa Romeo a été disponible en 4 carrosseries : le Spider, la Berline, la Sprint et enfin la 2600SZ. Carrossé par Zagato, ce coupé sur châssis court était facturé alors à 4 millions de liras. Sur les modèles Sprint et Spider, le 6 cylindres en ligne en aluminium de 2.584 cc à double arbre à cames en tête était équipé de 3 carburateurs. Il produisait une puissance de 145 cv et propulsait ces modèles à la vitesse de 200 km/h. Toutes les versions étaient équipées de suspensions indépendantes et d'une boîte de vitesses à 5 rapports. La Sprint a été produite jusqu'en 1966. La production de l'Alfa Romeo 2600 a cessé en 1969. 105 exemplaires Sprint Zagato, 2.038 exemplaires Berline, 2.255 exemplaires Spider et 6.999 exemplaires Sprint ont été produits. C'est donc une voiture très rare que nous proposons à la vente. De couleur blanche avec intérieur noir, cette 2600 SZ se trouve dans excellent état d'origine, voire proche du neuf. Toujours méticuleusement entretenue par ses différents propriétaires, elle a reçu une certification de l'ASI (Automotoclub Storico Italiano) sous le numéro 26318. Depuis plus de 10 ans dans les mains de son propriétaire Italien, cette magnifique 2600 SZ est vendue avec ses papiers Italiens, sa roue de secours et surtout avec le catalogue des pièces détachées, le manuel d'utilisation et une plaquette publicitaire, tous des originaux. Papiers Italiens
- 220 1977 MGB roadster 12 000 / 17 000
 Châssis n° : GHN5-441986G
 Lancée en 1962, la MGB était mécaniquement identique au modèle précédent, la MGA, bien que sa construction monocoque l'ait rendue plus lourde. Pour compenser ce surpoids, le moteur de la série B a été porté de 1.622 cm³ à 1.798 cm³, les efficaces lignes aérodynamiques de la MGB faisant le reste pour permettre aux 95 ch de dépasser la vitesse surprenante de 100 miles à l'heure (160 km/h). Cette modification performante a fait qu'il n'a existé que peu de changements pendant les années suivantes, si ce n'est un moteur équipé d'un vilebrequin à cinq paliers plus robuste en 1965, un léger lifting en 1970 et l'adoption de pare-chocs en plastique en 1975. La " B " a connu une production étalée sur 18 ans et ses ventes ont dépassé les 500.000 unités. Toujours populaire, c'est l'une des sportives de son époque les plus faciles à conduire et à entretenir au XXI^{ème} siècle, d'autant plus qu'il existe à l'heure actuelle un large réseau de pièces détachées et de spécialistes de l'entretien. Cette MGB roadster, un modèle en conduite à droite, a été acquise par le vendeur en 2011. Depuis, un overdrive et un embrayage neufs ont été installés. Les pare-chocs d'origine en caoutchouc ont été remplacés par des pare-chocs chromés, bien plus élégants. Son propriétaire nous décrit la voiture comme en excellent état. La carrosserie a été récemment repeinte et ne présentait aucun problème de corrosion. Un dossier de factures ainsi qu'un double des clés sont fournis avec la voiture. Carte grise française
- 221 1959 Austin-Healey Sprite Mk I 15 000 / 20 000
 Châssis no. AN5L 42152
 Destinée à être une voiture de sport " bon marché ", la Sprite, conçue par Donald Healey est entrée en production à l'usine MG d'Abingdon en Mars 1958. Cette nouvelle voiture a été officiellement présentée quelques mois plus tard à Monaco, juste avant le Rallye de Monte-Carlo, afin de mettre en avant les caractéristiques sportives de ce nouveau modèle. Sa construction monocoque présentait une caractéristique distinctive : un capot moteur s'ouvrant vers l'arrière qui intégrait les ailes et comportait deux phares en forme " d'œil de grenouille ". Ce sont ces phares qui lui ont valu le surnom familier de " frog-eye " et qui la rendaient instantanément reconnaissable. Propulsé initialement par le moteur A-Series de 948cc de l'Austin A35, le Sprite était équipé de suspensions indépendantes à l'avant et d'une direction à crémaillère lui assurant une grande tenue de route. Équipé de deux carburateurs SU, le moteur produisait une puissance de 43cv suffisante pour atteindre une vitesse de pointe de 140 km/h. Malgré son faible niveau d'équipement, même le pare-chocs avant étant une option- la "Frog Eye " a été une réussite commerciale. L'exemplaire de notre vente a été immatriculé pour la première fois le 30 Juin 1959. Le moteur d'origine a été remplacé par un moteur A-Serie de 1275 cc, conférant ainsi à la voiture des performances accrues. La voiture a été repeinte il y a quelques années et le vendeur nous indique qu'elle se trouve en très bon état de fonctionnement. Elle est vendue avec son Hard-top et ses " side -screen ". Carte grise Française

N° de série : HBJ8L26122

L'Austin Healey Mk III BJ8 a été construite au début de l'année 1964. La puissance du moteur atteignait 148 ch à 5.250 tr/mn. Donald Healey a imposé d'autres améliorations sur ce modèle dont un nouveau boîtier de direction, une meilleure isolation du cockpit, des glaces montantes, et des ressorts hélicoïdaux de meilleure qualité pour la suspension avant. Les Austin Healey sont devenues ainsi des voitures élégantes et mieux finies.

Le modèle de notre vente est un cabriolet 2+2 Mk III, en conduite à droite, immatriculé pour la première fois le 17 Avril 1964.

Une expertise faite le 28 Juillet 2010 par le cabinet BCA de Toulouse, pour le compte du vendeur, nous informe qu'à cette date le compteur affichait 24.485 miles et qu'en Décembre 2005, le moteur avait été refait. A cette occasion le radiateur, les biellettes, les silentblocs et les durites ont été changés. Cette expertise déclare que le véhicule est dans un bon état général, le moteur et la boîte de vitesses ne présentant pas de fuites.

Depuis son acquisition par le vendeur, la voiture a parcouru moins de 500 miles, le compteur affiche aujourd'hui 24.948 miles.

Carte grise Française

1934 Aston Martin MkII 4 seaters

Châssis n°: I4/466/L

Moteur n°: I4/466/L

Fabriquée par Robert Bamford et Lionel Martin, la première Aston-Martin a rapidement acquis une réputation de haute performance et de prouesses sportives dans les années qui ont suivi la Première Guerre Mondiale.

Malheureusement, la mauvaise gestion de la société, qui était principalement axée sur le sport automobile, avec des dépenses faramineuses en publicité, a écarté l'entreprise de sa mission première, à savoir : la production de voitures destinées à être vendues. Ainsi, en 1929, seulement une cinquantaine de voitures a été vendue ; à cette époque, la société a connu le premier changement d'une longue série de propriétaires.

Relancée en 1926, par Bert Bertelli Auguste et William Renwick, la nouvelle société Aston Martin Motors Ltd a présenté ses premiers modèles lors du Salon Automobile de Londres en 1927.

Comme ses prédécesseurs, Bert Bertelli avait compris que la réussite de la compétition automobile Aston Martin avait une répercussion sur les ventes. Il a donc décidé la construction de deux voitures d'usine pour la saison 1928.

Basées sur la voiture de route de 1.500 cc, ces deux automobiles bénéficiaient d'un graissage par carter sec, une spécificité reprise sur " l'International " lancée en 1929. Disponible en châssis court et long, " l'International " a été fabriquée de 1929 à 1932 et principalement habillée de carrosseries créées par le frère d'Auguste, Enrico Harry Bertelli. L'appellation " Le Mans " a été donnée pour la première fois à la version compétition de " l'International " suite à sa victoire de classe et à la 5ème place au Mans en 1931.

Cette fierté était légitime puisque deux " International " ont terminé aux 5ème et 7ème places de l'édition de 1932, et ont reçu la Coupe Rudge-Whitworth.

Le début des années 30 a marqué une période de récession économique entraînant une baisse des ventes de voitures de luxe. Les dirigeants d'Aston Martin ont donc dû revoir leurs ambitions en repensant le châssis de " l'International " afin de réduire les coûts. Une boîte de vitesses Laycock a été adoptée.

Cette nouvelle voiture résultait du châssis redessiné et des modifications apportées à l'ancien modèle. Cependant la carrosserie était restée la même et ce nouveau modèle était commercialisé comme la " Nouvelle International ". Cette " International série 2 " ne sera pas vendue longtemps, elle disparaîtra du catalogue tout comme le modèle " Le Mans " à la fin de l'année 1932.

Lancée en 1934, la Mark II arborait un nouveau châssis plus solide et un moteur révisé avec un vilebrequin contrebalancé. Ce nouveau modèle était disponible en châssis court et en châssis long.

La voiture de notre vente, châssis I4/466/L, a été immatriculée pour la première fois le 4 Novembre 1934 sous le numéro AKB 193, comme nous le confirme le Certificat d'Origine édité par Aston Martin. D'après le Logbook et la feuille de maintenance de l'usine en notre possession, cette Aston Martin a connu au moins 6 propriétaires.

Le plus vieux certificat d'immatriculation Français, dont nous avons connaissance, remonte au 26 Novembre 1991, date à laquelle cette Aston Martin était immatriculée 609 JRL 75. En 1992, elle est devenue la propriété de Monsieur Mocquard. Elle a été immatriculée le 26 Mars 1992 8674 NN 94. Elle a été entretenue par le Garage Lamy de Villejuif, spécialisé en Aston Martin, comme en atteste un dossier très important de factures. Le Garage Cecil Car en a fait l'acquisition en 1996 avant de la revendre à Monsieur Guire qui l'a immatriculée le 16/7/2007 sous le numéro 42 QYT 75.

C'est en Août 2013 que le vendeur fait l'acquisition de cette MkII. La voiture était alors presque totalement démontée et une restauration s'imposait. Une grande partie des travaux ont été réalisés par son nouveau propriétaire mais des investissements très importants étaient à prévoir du point de vue de la mécanique. En effet, le moteur donnait des signes de faiblesse et c'est donc vers le spécialiste international des Aston Martin que le vendeur s'est tourné afin de trouver les pièces nécessaires. Ecurie Bertelli a donc fourni le bloc moteur, le vilebrequin, les bielles, les pistons et l'arbre à cames nécessaires au remontage du moteur ainsi que les pièces périphériques. Au total, c'est plus de 27.000 euros qui ont été réglés pour les pièces moteur et autres travaux d'assemblage et usinage. La peinture a été refaite et les pneus changés.

Aujourd'hui, cette Aston Martin se présente dans un magnifique état et fonctionne à merveille. C'est une auto rare, seulement 117 Aston Martin MkII ont été produites dont 61 en châssis long. La voiture est vendue avec un important dossier de factures, un certificat d'origine délivré par Aston Martin, l'ancien logbook et un ensemble de documents divers. Carte grise Française

1906 Stanley Model H-3 Gentleman's Speedy Roadster
Châssis no. 1531

Les frères jumeaux, Francis E. Stanley (1849-1918) et Freelan O. Stanley (1849-1940), après avoir vendu leur entreprise, spécialisée dans la fabrication de plaques à Eastman Kodak, ont décidé de se lancer dans la fabrication d'automobiles.

Ils ont produit leur première voiture en 1897. C'est entre 1898 et 1899, que 200 voitures sont sorties de leur atelier. Aucun autre constructeur automobile n'a atteint ce volume de production à l'époque.

En 1899, afin de convaincre les éventuels clients encore dubitatifs, Freelan Stanley a réussi, à bord d'une de ses automobiles et accompagné de sa femme Flora, à gravir le plus haut sommet du nord-est des États-Unis : le " Mont Washington " dans le New Hampshire.

L'ascension, longue de 12 km, a duré plus de deux heures.

En 1902, les frères Stanley ont cédé les droits de fabrication de leurs automobiles à " Locomobile " avant de créer leur propre société : la Stanley Motor Carriage Company, une entreprise florissante qui a produit près de 11.000 voitures jusqu'en 1924, date à laquelle Stanley Motor Carriage Company a fermé définitivement ses portes. La concurrence du moteur à " combustion interne ", comme l'appelaient les frères Stanley, a rendu le moteur à vapeur obsolète.

La voiture de notre vente, un modèle H3 de 20cv, carrossé en " Gentleman's Speedy Roadster ", a une histoire très particulière. En 1906, un mineur vivant à Bozeman dans le Montana a acheté directement auprès de l'usine Stanley cette H3 " Gentleman's Speedy Roadster ". Peu de temps après la livraison de la voiture, son propriétaire est décédé. La voiture a donc été laissée en héritage à ses deux fils. Aucun des deux n'a souhaité que l'autre ne devienne l'entier propriétaire de la voiture, ils ont donc décidé de la démonter et de stocker chaque moitié de la voiture dans des caisses.

Chacun pensait qu'au décès de l'autre, il récupérerait la moitié de la voiture et pourrait ainsi réassembler la Stanley. Mais les choses se sont passées tout autrement car les deux frères sont décédés seulement à quelques jours d'intervalle.

Les caisses contenant la voiture ont été retrouvées par un collectionneur Américain qui a remonté la voiture dans sa configuration d'origine. D'après le Registre Stanley, le châssis 1531 appartenait à Lloyd Harkin, en 1954, avant d'être cédée à Leslie Halvorsen. En 1960, le collectionneur Leo Darnge en est devenu propriétaire. Il a inscrit sa voiture au rassemblement national du AACA (Antique Automobile Club of America) en Juin 1962 et a remporté le premier prix Junior. Un certificat ainsi qu'une plaque lui ont été remis.

Au milieu des années 60, la Stanley a été vendue au collectionneur Hollandais Max Lips par l'intermédiaire de Gordon Rosekilly. La voiture a ensuite été vendue probablement directement à un collectionneur Allemand du nom de Bernd Füsting vivant à Berlin. C'est un marchand Français qui en a fait l'acquisition en 2000 avant de la céder à son dernier propriétaire. La voiture de notre vente se présente dans un excellent état général, une remise en route sera néanmoins à prévoir. Elle est vendue avec tous ses documents (titre Américain, documents de douane) ainsi qu'un très gros dossier d'articles de presse et autres correspondances la concernant.

Documents Américains

1946 Armstrong-Siddeley 16cv Hurricane Drophead Coupé

Châssis n°: C 160007

Moteur n°: E 160007

Boite de vitesses n : 160007

Caisse n : 507

Basé à Coventry, Armstrong Siddeley Motors Ltd a repris la production de voitures juste après la Seconde Guerre Mondiale en proposant une gamme d'automobiles élégantes, construites dans le respect des traditions tout en adoptant les dernières innovations techniques.

Il est évident que le modèle le plus élégant disponible alors était l'Hurricane Drophead Coupé, un cabriolet Milord, dont la capote 3 positions permettait à la voiture d'être utilisée en version Coupé, Coupé de ville ou en Torpédo.

La construction de la carrosserie reposait sur l'utilisation classique du frêne et de l'aluminium. Quant à l'intérieur, il était très luxueux avec des cuirs et moquettes de qualité. La motorisation était assurée par un 6 cylindres de 1.991 cc équipé d'une boîte de vitesses manuelle, une boîte à vitesses pré-sélective était disponible en option.

La vitesse de pointe était de l'ordre de 120 km/h pour les voitures de 16 CV.

Quelques 2.606 exemplaires de l'Hurricane ont été produits.

Officiellement, le modèle " Hurricane " était disponible au catalogue de la marque dès janvier 1946. Armstrong-Siddeley avait toutefois produit 45 exemplaires en 1945 (entre septembre et décembre) et 12 de pré-série destinés aux essais et aux présentations " Presse ". Il faut garder en mémoire qu'il s'agit là du tout premier cabriolet Anglais d'après guerre (toutes marques confondues).

En novembre 2003, le secrétaire du Club officiel Anglais de la marque ASOC (Armstrong-Siddeley Owner's Club) Peter Sheppard confirmait au vendeur que sur ces 12 voitures de pré-série, seules 3 avaient survécu :

-N° 160002 aux USA

-N° 160011 en UK

-N° 160007 en France !

Il semblerait depuis, que ce nombre se soit encore restreint, sans plus de précision.

Le premier propriétaire de l'exemplaire de la vente, le Capitaine AG Lamplugh était sans doute actionnaire de la marque car ces 12 " pré-séries " étaient réservées aux directeurs et cadres supérieurs de la société Armstrong-Siddeley. L'exemplaire N° 160006 fut d'ailleurs attribué à Sir Franck SPRIGGS (Directeur de la Société). La voiture a été immatriculée pour la première fois à Londres le 19 Novembre 1945.

En 2003, le vendeur en a fait l'acquisition auprès d'un marchand Britannique. Il a rapatrié la voiture par la route de Calais à Toulouse. En 2005, il a décidé d'entreprendre des travaux de réfection du moteur et a découvert que le bloc présentait une fissure vraisemblablement due au gel. Le propriétaire a décidé alors de réparer le bloc moteur plutôt que de le changer, la voiture reste donc ainsi " Matching Numbers ". Hormis quelques travaux d'électricité à prévoir, cette Armstrong Siddeley Hurricane se présente dans un très bel état et fonctionne très bien. Elle est mise en vente avec son Logbook d'origine, son manuel d'entretien, d'anciens MOT (contrôles techniques) ainsi que des correspondances du Club Armstrong-Siddeley.

Carte grise de collection

1970 Porsche 911S 2.2 Targa

Châssis n°: 9110310490

Moteur n° :6301805

Moteur type : 911/02

Boîte de vitesses n° : 7108955

Boîte de vitesses : type 911/01

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

L'architecture à moteur arrière en porte-à-faux de la 356 avait été retenue mais la 911 bénéficiait d'une caisse monocoque. Cette nouvelle Porsche a abandonné le système de suspension de la 356, lui-même issu de la Coccinelle, au profit d'un système McPherson. Dans sa première version, le six-cylindres à plat simple arbre de Porsche, refroidi par air, avait une cylindrée de 1.991 cm3 et produisait une puissance de 130 cv. Par la suite, le développement de ce nouveau 6 cylindres a permis d'atteindre la cylindrée de 3.0 l et par l'adjonction d'un turbo de produire plus de 300 cv.

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

En 1970, le moteur a subi sa première augmentation de cylindrée, qui est portée à 2.2 litres, et dont la puissance est désormais de 180 cv dans la configuration " S ", équipée de l'injection mécanique Bosch. Comme pour le modèle 2.0 litres, une version Targa est disponible au catalogue.

Cette magnifique 911S 2.2 Targa a été livrée neuve en Allemagne et immatriculée pour la première fois le 16 Avril 1970. Elle est d'origine, équipée des options suivantes : un chauffage auxiliaire, un différentiel autobloquant, une jupe arrière, des antibrouillards blancs, des feux de route halogènes additionnels, des vitres teintées avec pare-brise AR chauffant en deux parties et enfin une radio Becker Grand Prix.

Elle est peinte dans une couleur très typique pour les années 70, à savoir un vert Irlande. L'habitacle est quant à lui revêtu de similicuir marron avec des sièges recouverts de cuir marron.

Aujourd'hui, avec 47.200 km au compteur, cette magnifique Porsche se présente dans un état strictement d'origine, hormis la sellerie qui vient d'être refaite et la radio Becker remplacée par un modèle plus récent. Elle possède son moteur et sa boîte de vitesses d'origine et est donc considérée comme " Matching numbers ".

Ce modèle a été produit à seulement 729 exemplaires. Voici donc une belle opportunité d'acquérir une Porsche dont la côte ne cesse de grimper et dans une couleur hors du commun.

1967 Mercedes-Benz 250SL cabriolet avec hardtop

Châssis n° 113.043-10-001527

Produite à partir de 1966, la 250 SL utilisait la même coque que la 230 SL, qui était à l'origine de cette magnifique lignée de sportives très réussies, et qu'elle remplaçait.

Quelques améliorations avaient été apportées à l'intérieur, mais la différence essentielle résidait dans les six cylindres 2,5 litres - identique à celui de la 250 SE - et les freins à disque à la place des

tambours à l'arrière. La vitesse maximale restait identique à environ 190 km/h, mais son moteur de plus forte cylindrée améliorait sensiblement sa souplesse et sa réactivité.

La 250 SL n'a été construite que durant une année avant d'être remplacée par la 280 SL. De ce fait, elle est l'une des plus rares de la série car seulement 5.196 exemplaires ont été fabriqués.

Ces modèles SL, surnommés " Pagode " en raison de la forme particulière de leur pavillon, faisaient partie des sportives de tourisme les plus appréciées de leur époque et sont aujourd'hui très recherchées encore.

Rouge avec l'intérieur noir, cette 250 SL " Pagode " à transmission mécanique a été livrée neuve en France comme nous l'indique la plaque d'identification de Royal Elysées située dans le compartiment moteur. Suite à son acquisition en 2006, le vendeur a fait entreprendre un certain nombre de travaux, à savoir : re-chromage du pare-chocs arrière, réfection des sièges avant, nettoyage du réservoir d'essence, réglage de la pompe d'injection, changement des quatre pneumatiques (moins de 4.000 km), remplacement de la capote, installation d'une ligne d'échappement en inox et enfin une peinture neuve (factures disponibles).

Avec 66.423 km au compteur, cette 250 SL est décrite par le vendeur comme étant en très bon état général.

Carte grise française

- 228 1991 MERCEDES 300 CE 24 5 000 / 7 000
Châssis n° : B537170
Cette Mercedes 300 CE a été vendue neuve par le garage Antras à Muret le 19 Juillet 1991 à son premier propriétaire. Suite à son décès, son gendre en a hérité le 5 Février 1997, le véhicule ayant couvert aux alentours de 24.000 km.
Le vendeur, troisième propriétaire de cette Mercedes, en a fait l'acquisition le 21 Mars 2007. Le compteur affichait alors 115.000 km.
Depuis l'origine, cette automobile a toujours été entretenue avec soin, soit chez Mercedes, soit chez De Olivera, spécialiste de la marque étoilée, comme en atteste le carnet d'entretien.
Avec un intérieur en cuir noir et une boîte de vitesses automatique, cet exemplaire se présente dans un bon état général et affiche un peu moins de 130.000 km au compteur.
Carte grise Française
- 229 1969 BMW 2500 4 000 / 6 000
Châssis n° : 2013905
La gamme BMW E3 est une série de berlines haut de gamme lancée en septembre 1968 avec les modèles 2500 (2 494 cm³) et 2800 (2 788 cm³). Elles seront produites de 1968 à 1977 et toutes équipées du moteur six cylindres M30. Cette série a été présentée comme une réponse aux Mercedes-Benz qui dominaient largement le secteur des voitures de luxe depuis la fin des années 1920.
La voiture mise en vente a été immatriculée pour la première fois le 7 Août 1969. C'est une version à boîte de vitesses mécanique, de couleur bleue avec un intérieur en tissu bleu. Elle a été acquise par le vendeur en 1990 en parfait état de fonctionnement. Après une période d'utilisation régulière, la BMW a été remise en 1997 dans le garage du propriétaire. Le compteur affichait alors 55.224 km (en fait 155.224 km).
Depuis, elle a été redémarrée régulièrement et se présente dans un bon état d'origine. Il est à préciser que l'aile avant gauche présente des traces de corrosion, que les freins sont à refaire ainsi que l'embrayage.
Cette BMW est vendue avec ses clefs d'origine.
Carte grise Française
- 230 1982 BUICK Skylark Limited 5 000 / 7 000
Châssis n° : BT153284
La Buick Skylark est un modèle d'automobile introduit en 1953 pour le cinquantième anniversaire de la marque américaine Buick. Elle évoluera au fil des années sous la forme de trois générations distinctes.
L'automobile présentée a été achetée il y a 30 ans, en seconde main, à un médecin de Muret (31). Toujours méticuleusement entretenue par son propriétaire actuel, cette Buick Skylark série Limited est équipée du moteur V6 2.8l à boîte de vitesses automatique. Le compteur affiche un kilométrage réel de 97.691 km. De couleur bordeaux avec un intérieur velours beige, cette automobile se présente dans excellent état d'origine et de fonctionnement.
Carte grise Française

1959 Jaguar Mk1 2.4-Litres
Châssis n°: S9436490N

Lancée en 1955, la "Mk1" a confirmé la domination de Jaguar sur le marché des voitures de hautes performances en Grande-Bretagne, et a complété les modèles MkVIIM et XK140 de la gamme de la firme de Coventry. Cette nouvelle venue était la première Jaguar à bénéficier du principe de la construction monocoque. La Mk1 a été proposée avec le moteur 6 cylindres XK déjà éprouvé sur les autres modèles de la gamme, mais dans une version dont la course a été réduite, ramenant ainsi sa cylindrée à 2.4 litres. Cependant, le marché Américain réclamant un modèle plus puissant, une version 3.4 litres a vu le jour en 1957. Avec 190 cv, la Mk1 3.4 litres a atteint les 190 km/h et a pu atteindre 100 km/h en 9 secondes. En revanche, une utilisation au maximum de ses performances pouvait mettre à mal les freins à tambours de ce modèle. Ainsi, des freins à disques ont rapidement été proposés en option pour devenir par la suite un équipement quasi de série.

La Mk1 a progressivement évolué tout au long de sa production avant que sa conception ne soit revue et donne naissance à la Mk2 en Octobre 1959.

La Mk1 de notre vente a été immatriculée pour la première fois le 27 Juillet 1959. Elle a été acquise par le vendeur en 1989 et a été immatriculée le 14 Février de la même année. Bien que ne connaissant pas l'origine de cette voiture, la carte grise nous indique que le propriétaire précédent l'avait immatriculée en 1977 dans le département de l'Aveyron. C'est donc une voiture qui n'a connu que 2 propriétaires durant ces 37 dernières années.

En 1992, le vendeur a confié sa voiture au garage Automotiv de Toulouse afin qu'une réfection totale du moteur, de la boîte de vitesses mécanique et de l'embrayage soit réalisée, pour un montant de 56.000 Francs.

De couleur " Old English White " avec intérieur couleur " cognac, cette Jaguar à boîte 4 plus overdrive, affiche 36.000 km au compteur et se présente dans état correct. Il est à signaler que des traces de corrosion superficielles sont présentes sous le châssis et qu'un traitement sera nécessaire.

Carte grise Française

1971 CHEVROLET Camaro SS coupé

N° de série : 457566

N° d'identification : 124871NS16204

En 1964, Ford a lancé un modèle qui sera vite couronné de succès : La Mustang. Afin de répondre à son concurrent, Chevrolet a lancé en 1966 la Camaro. La première génération de Camaro (de 1967 à 1969) était un coupé ou cabriolet à deux portes et était motorisé par des six ou huit cylindres.

En 1970, sur la même base, les designers de la G.M. ont réalisé ce qui a été le chef d'oeuvre de la lignée. La nouvelle voiture était plus longue, plus large et plus basse, le succès fut au rendez-vous.

Le véhicule présenté, dont le numéro d'identification indique qu'il s'agit bien d'un coupé V8 construit en 1971 sur les chaînes de Norwood, est rouge (couleur code 75), toit en vinyle noir, intérieur noir, sièges en tissu noir et rouge.

C'est un coupé 2 portes, 4 places. Son compteur indique 22.032 km. Il est doté du gros V8 de 5,7 litres développant 270 cv. Il a participé au Tour de France Auto de 1993 avec le numéro 146.

Carte grise Française.

1965 Morris Mini Cooper 'S' Mkl
Châssis n°. KA2S4L785428

Considérée par les historiens " automobile " comme l'un des modèles les plus importants et influents de l'histoire, l'Austin/Morris Mini a été produite pendant 40 ans et reste aujourd'hui une icône de l'Industrie Automobile Britannique.

Cependant pour de nombreuses personnes, Alec Issigonis y compris, l'idée que la Mini puisse être autre chose qu'un moyen de transport était inimaginable ; l'existence d'une version haute performance était loufoque. Cependant, un homme a perçu les choses tout autrement. Le constructeur de voitures de course, John Cooper, qui connaissait bien les moteurs du type A-series de chez BMC, a développé la Mini Cooper. Lancée en Septembre 1961, la Mini Cooper proposait un rapport taille/prix/performance imbattable.

Très rapidement, la Mini Cooper a engrangé des victoires en rallyes et en circuits. Des évolutions plus performantes les unes que les autres ont suivi, à savoir : la Mini Cooper 'S' 1,071cc de 1963, les 971 'S' and 1275 'S' de 1964. Cette dernière a été équipée d'un moteur produisant 76 cv qui pouvait atteindre la vitesse de 160 km/h, des performances exceptionnelles pour l'époque.

La voiture de notre vente est une Mini Cooper S de 1965.

Lors de son acquisition par le vendeur, cette Cooper S était préparée en configuration rallye. Son nouveau propriétaire a décidé de la préparer pour les Championnats Maxi 1.000 et Mini Classic. Ainsi, en 2012, une restauration/préparation a été entreprise. La caisse a été repeinte, le faisceau électrique refait. Quant au moteur aux spécifications 1.293 cc, il a reçu un vilebrequin, des bielles et des pistons forgés ainsi qu'un arbre à came et une culasse préparée. La boîte de vitesses à pignons taille droite est équipée d'un autobloquant. L'alimentation est assurée par deux carburateurs SU H4, l'échappement est équipé d'un collecteur Manifold.

Une révision du moteur et de la boîte de vitesses a récemment été effectuée. Depuis, cette Cooper S a été utilisée moins de 10 heures. Elle est vendue avec son PTH et le 3 volets FFSA.

Sans carte grise

1952 MG TD Roadster
Châssis N°: TD 16257
Moteur N : XPAG/TD2/16742

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

Avec ses roues indépendantes à l'avant, le modèle TD offre un confort de conduite et une meilleure tenue de route.

Sa carrosserie est aussi redessinée avec notamment des ailes plus enveloppantes. Le moteur 4 cylindres de 1.250 cc référencé XPAG est en revanche identique à celui équipant la TC.

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

Le modèle présenté à la vente est d'origine américaine, avec son compteur en miles, sa direction à gauche et ses roues à rayons peintes. Cette belle TD de couleur blanche, avec une sellerie en simili cuir vert, a été restaurée en 1988.

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

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