

BOISGIRARD - ANTONINI

PARIS - NICE

VÉHICULES
DE COLLECTION

AU

STADE ALLIANZ RIVIERA
SALON FRENCH RIVIERA
CLASSIC & SPORT

À NICE

DIMANCHE
11 JUIN 2017





BOISGIRARD ANTONINI

Véhicules de Collection

dimanche 11 juin 2017 à 15 heures

Stade Allianz Riviera, dans le cadre du Salon French Riviera Classic & Sport

Boulevard des Jardiniers - 06200 Nice

Téléphone pendant les jours de l'exposition et de la vente :

+33(0)4 89 22 42 36 - +33(0)4 89 22 42 37 - +33(0)4 89 22 42 38 - +33(0)4 89 22 42 39

+33(0)4 89 22 42 40 - +33(0)4 89 22 42 41 - +33(0)4 89 22 42 42

Olivier Feligioni

Expert D.E.

2235 chemin de Saint-Claude

06600 Antibes

tél. : +33(0)6 11 35 54 02

o.feligioni@azur-expertise.com



exposition publique :

samedi 10 juin 2017 de 10 h à 20 h

dimanche 11 juin 2017 de 10 h à 13 h

DrouotLIVE web

Commissaires-Priseurs habilités : Isabelle Boisgirard et Pierre-Dominique Antonini

1 rue de la Grange-Batelière - 75009 Paris - tél. : +33(0)1 47 70 81 36 - fax : +33(0)1 42 47 05 84 - mail : boisgirard@club-internet.fr

www.boisgirard.com

enregistrement – livraison – stockage – assurance

Les acheteurs potentiels sont invités à se faire connaître et s'enregistrer avant la vente auprès de l'étude Boisgirard - Antonini.

Les acheteurs qui souhaitent enlever leurs véhicules directement au salon devront informer l'étude Boisgirard - Antonini le jour de la vente. L'enlèvement des véhicules devra être réalisé le lundi 12 juin 2017 après règlement intégral.

Les véhicules n'ayant pas été retirés seront rapatriés dans un stockage sécurisé pour la

somme de 160 € HT par voiture à la charge de l'acquéreur et pourront être enlevés à partir du mercredi 14 juin 2017. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au mercredi 14 juin 2017 inclus et s'élèvent ensuite à 25 € HT par jour et par voiture.

L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions et ceci dès l'adjudication prononcée.

Les voitures françaises de plus de 75 ans et d'un montant supérieur à 50 000 € nécessitent l'obtention d'un passeport d'exportation en

cas de sortie hors territoire français et une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités sont prises en charge par Boisgirard - Antonini et sont soumises à des délais (maximum trois mois pour les passeports et un mois supplémentaire pour les licences). Les licences d'exportation de véhicules avec un titre de circulation étranger sont soumises à la législation en vigueur dans leur pays d'origine dont les délais d'obtention peuvent varier en fonction du pays.



Borrani, d'amortisseurs arrière Marzocchi et d'un échappement SITO. De belle présentation, cette Laverda est très représentative des motos sportives italiennes des années 1970, avec un moteur offrant une personnalité forte qui est l'assurance de belles sensations au guidon. Une race de machine qui, depuis, s'est éteinte et qui ne demande ici qu'à revivre entre les mains d'un nouveau propriétaire.

Restauration de la partie cycle. Une réfection moteur totale a été effectuée par un spécialiste. Faisceau d'allumage neuf.

État exceptionnel de présentation général.

14 000 / 17 000 €



1
LAVERDA 750 SF 1971.
ITALIENNE D'EXCEPTION

Numéro de série LAV750F6356

Une moto, on dit souvent que c'est un moteur, et la Laverda 750 SF ne déroge pas à la règle. Cette Laverda 750 SF comporte une carte grise indiquant une date de première immatriculation en 1971. Son compteur affiche un peu plus de 50 000 km. Elle est équipée de jantes





2

YAMAHA RDLC 350

Numéro de série 005102

La RD350LC remplace les modèles RD de la marque Yamaha. Présentée au salon de Paris 1979, homologuée par le service des mines en mai 1980 puis commercialisée au mois de juin de cette même année, la RD350LC fait descendre dans la rue une réplique de moto de course. En effet, cette machine, pourtant routière, possède toutes les caractéristiques d'une moto de vitesse. Elle connut un succès immédiat puisqu'elle fut vendue en France à 9212 exemplaires entre 1980 et 1985 pour les modèles 4LO et 31K et 1513 unités de 1986 à 1991, année où elle achèvera sa carrière dans l'Hexagone.

Notre véhicule proposé à la vente est une RD350LC (type 31K). Elle est équipée de l'YPVS (Yamaha Power Valve System) : une valve rotative à l'échappement qui restera la principale évolution de sa carrière. Plus facile à exploiter grâce au couple apporté par l'YPVS, cette RD350LC à une puissance de près de 60 cv.

Restauration complète d'excellente facture, peinture neuve conforme à l'origine, réfection moteur complète en 1^{ère} côte.

État de présentation exceptionnel.

7 000 / 10 000 €



3

SUZUKI RG 400, LA DÉRAISON !!!

Numéro de série HK31A101512

La RG 400 sort en 1985. Destinée exclusivement au marché japonais où elle roulait en course, la 400 ne sera commercialisée que 2 ans et jamais exportée.

L'amateur averti, ne peut que tomber amoureux de ce moteur 4 cylindres au carré à distributeurs rotatifs, avec ses 4 carbus extra-plats, montés en latéral.

Ce fabuleux 2 temps, à refroidissement liquide délivre 59 chevaux dans un bourdonnement métallique, signature sonore envoûtante de son ADN de racer replica.

Modèle exclusivement réservé au marché japonais sa carte grise collection est française.

Le véhicule proposé totalise 16 000 kilomètres, il a bénéficié d'une révision mécanique complète, pistons en cote d'origine certifiant le kilométrage relevé.

Bon état de présentation, superbe patine.

8 500 / 11 500 €



4

DUCATI PASO 907 i.e

Numéro de série 000333

En 1986, Ducati vient d'être racheté par Cagiva. Massimo Tamburini a pris les rênes du design de la marque bolonaise. La nouvelle direction présente la première machine, la Paso, en mémoire du pilote Renzo Pasolini, tragiquement disparu 13 ans plus tôt.

Elle se différencie du reste de la production en proposant une esthétique assez particulière. Son moteur est totalement enclos sous le carénage, la mécanique est invisible.

La 907 i.e. fut la première bicylindrique Ducati avec un moteur à deux soupapes qui adoptait le système d'injecteurs précédemment développé pour la 851.

Le moteur est un pantah de 748 cm³ développant plus de 70 chevaux, repris de celui qui équipe la 750 F1, la fourche provient de chez Marzocchi et l'amortisseur est estampillé Öhlins.

Le véhicule présenté totalise un peu plus de 53 000 kilomètres. Une révision complète mécanique vient d'être effectuée. Les courroies, le kit chaîne, le démarreur et l'alternateur sont neufs.

Une peinture d'excellente facture conforme à l'origine vient d'être également réalisée rendant à cette moto son éclat originel.

7 000 / 8 500 €



5

CR&S DUU. PUR ÉDONISME !

Numéro de série ZA9SD2533BEJ09015

Machine hors du temps, son squelette apparent repose sur un cadre en acier inoxydable.

Un tube utilisé habituellement pour la fabrication des pipelines sert de réservoir de carburant...

Il naît avant tout dans l'atelier de CR&S, la petite usine milanaise qui s'est faite connaître pour le raffinement et l'exclusivité des propres créations. Mais surtout parce que pour la première fois deux excellences motocyclistes sont rassemblées : l'Amérique, avec le twin musclé et l'Italie, avec

la partie cycle et le look. Le charme du propulseur américain de forte cylindrée, et notamment celui de son couple, est sans égal.

Son bloc moteur provient de l'américain S&S à architecture en V à 56° pour près de 2L de cylindrée.

La moto proposée est la 15^e d'une série très limitée et sa finition « carbone » est du plus bel effet.

Elle ne totalise seulement que 2 600 kilomètres et se trouve dans un état quasiment neuf.

28 000 / 30 000 €



6

CR S VUN. CAFÉ RACER de 135 kg

Numéro de série ZA9VR12616EJ09006

Caprice de riches industriels milanais, le constructeur CRS commercialise un roadster au look de Café Racer.

Propulsée avec caractère par le mono Rotax de 650 cm³ développant 54 ch pour un poids

de 135 kg à sec, la CR&S Vun cultive une autre philosophie du café racer.

Ici, pas question de gros moteur, pas plus que de performances ébouriffantes, mais une partie cycle tranchante bénéficiant d'un train avant royal de neutralité, le tout accordé à une puissance «humaine», jouissive et totalement exploitable.

Le véhicule proposé est dans un état neuf totalisant seulement 3 000 kilomètres.

9 000 / 12 000 €



7

TZ 250 1981 COMPÉTITION CLIENT

Pour 1981, YAMAHA a pris le taureau par les cornes et la TZ 250 H n'est pas seulement une évolution de la TZ 250 G de l'année précédente. C'est en effet un moteur entièrement nouveau au rapport alésage/course de 56 x 50,7 au lieu de l'habituel 54 x 54. L'embellage unique était devenu un double embellage, les carburateurs, les pots de détente étaient aussi nouveaux. Idem

pour la partie cycle avec une géométrie différente, un amortisseur arrière complètement revu, un bras oscillant allongé et une fourche d'un diamètre supérieur. Changement aussi d'étriers pour les freins avant. Bref une toute nouvelle TZ. C'est donc une moto en excellent état, de l'année charnière où Yamaha redessinaït complètement la TZ pour en faire une moto plus fiable, facile à régler et à entretenir.

Restauration complète effectuée.

Cylindres SEEL, fourche marzocchi, jantes campagnolo, étriers de freins Brembo, amortisseur white power d'origine.

État de présentation exceptionnel.

9 000 / 12 000 €



8

**RG 500. 4 CYLINDRES EN V, 2 TEMPS.
TOUT EST DIT !**

Numéro de série HM31B101781

La RG 500 Gamma est le deux-temps de série le plus performant qui ait jamais existé.

Cette fabuleuse moto est apparue en mai 1985.

Avec 500 cm³ et 95 chevaux, elle peut atteindre sur circuit 230 km/h.

Elle est issue directement de la RG500 de course pilotée en 1983 par Randy Mamola et Franco Uncini : la fabuleuse XR45 (la première RG pilotée par Sheene était la XR14).

Le moteur est virtuellement identique à celui des motos de Sheene, Crosby et Mamola.

On retrouve notamment de fortes similitudes sur les cylindres et équipages mobiles à la différence des matériaux utilisés.

Son poids est de 154 kg à sec et de 181 kg tous pleins faits ce qui est exceptionnel pour une moto de route de série.

Ces chiffres font encore rêver à l'heure actuelle.

Elle sera produite jusqu'en 1989.

La moto proposée à la vente est de 1988 et totalise 36 500 kilomètres. Cette moto a bénéficié d'une réfection mécanique totale : vilebrequin neuf, bielles et pistons neufs, réalésage seconde cote.

Restauration complète, peinture d'excellente facture au couleur du team de « Barry Sheene »

État général exceptionnel.

20 000 / 30 000 €





9

**PEUGEOT 5CV 190 S
CABRIOLET 1930**

Numéro de série 411586

La Peugeot 5cv 190 S est un petit cabriolet des années 30 propulsé par un moteur de 695 cm³ développant 14 cv réels (4 cv fiscaux et non 5).

C'est la dernière Peugeot à armature bois (une toile enduite est fixée sur un squelette en bois).

Son propriétaire la possède depuis plus de 20 ans. Le véhicule a été totalement restauré il y a plusieurs années. Il n'a quasiment pas roulé depuis...

Son état est tout simplement magnifique.

15 000 / 20 000 €



10

**MORRIS MINOR CONVERTIBLE 1931.
ANCÊTRE DE LA MG**

Numéro de série 6716

William Morris (alias Lord Nuffield) petit assembleur de cycles et motos devint en quelques années le premier constructeur britannique, grâce à un recours judicieux à la sous-traitance, mais la diversification des modèles au cours des années trente fût moins heureuse.

La Morris Minor proposée à été restaurée à grands frais il y a déjà quelques années. Elle a très peu roulé depuis... Sa planche de bord en bois d'olivier massif est tout simplement magnifique.

17 000 / 22 000 €



Franay, Letourneur & Marchand. Grâce à la D6-70, Delage va aussi renouer avec le succès en compétition. Une version D6-70 S, portée à 3 litres, carrossée par Figoni & Falaschi en berlinette se classe quatrième aux 24 Heures du Mans 1937.

La D6 70 proposée ici a fait l'objet d'une restauration totale en 2002. Elle est depuis régulièrement utilisée à l'occasion de divers concours d'élégance.

Elle est équipée d'une boîte de vitesse Cotal séquentielle électromagnétique à 4 rapports. Cabriolet dessiné par Henri Chapron et carrossé par Coachcraft.

Son propriétaire la possède depuis plus de 25 ans.

La peinture deux tons vernie, crème et bleue marine, de très belle facture, se marie parfaitement avec la capote en mohair de couleur noire en très bon état. Les caoutchoucs de carrosserie sont en bon état et les chromes, refaits il y a quelques années, ne présentent ni chocs ni oxydation.

75 000 / 95 000 €

11

DELAGE D6 70 CABRIOLET 1937

Numéro de série 51386

À la fin des années 1920, auprès d'un large public, c'est probablement la marque Delage qui symbolise le mieux le rêve automobile. Elle allie le meilleur du sport et du prestige.

La D6-70, présentée en 1937, est dérivée de la D6 65 de 1935. Son six cylindres de 2 729 cm³ développe 68 ch à 4 000 tr/min et peut recevoir en option la très agréable boîte électromagnétique Cotal. Les berlines Delage D6-70 reçoivent des carrosseries différentes des Delahaye et nombres de châssis, habillés par les plus grands noms de la carrosserie française, Chapron, Figoni & Falaschi,



12
PACKARD 400 1957. PIÈCE DE MUSÉE
CONFIÉE PAR A. MAEGHT

Numéro de série 25525577

Packard est la marque des automobiles construites par « La Packard Motor Car Company » de Detroit. La première voiture produite par cette société l'a été en 1899. Durant les années 1920-1930 Packard est devenu l'un des premiers constructeurs d'automobiles de luxe. Il partage ce marché aux États-Unis avec l'autre grand qu'est Cadillac. C'est donc dans la démesure souvent que ce constructeur va trouver son inspiration. Il va être le premier

au monde à mettre en série, sur une voiture de tourisme, un moteur de 12 cylindres en V. C'est Ferrari qui le suivra dans cette voie quelques années plus tard..

Notre véhicule à la vente a une histoire extraordinaire puisqu'elle était la propriété du consul des États Unis à Monaco. Du fait de son gabarit peu adapté aux rues de la principauté elle ne totalise au compteur seulement 10 000 mph...

Dans les années 90 elle fut acquise par Monsieur Adrien MAEGHT afin de garnir sa collection personnelle. Elle fut exposée et conservée durant

plus de 20 années dans un musée avant de rejoindre le domicile de son propriétaire fin 2010.

Sous le capot se trouve un extraordinaire 8 cylindres en ligne. Elle est équipée de la climatisation, d'un intérieur cuir fauve et d'une peinture noire.

Cette magnifique automobile, digne représentante d'une époque révolue ne demande qu'à être restaurée.

Titre de circulation monégasque.

20 000 / 25 000 €





13

VOLVO P544. REINE DES RALLYES DES ANNÉES 50/60

Numéro de série 339894

Pendant la Seconde Guerre mondiale, le constructeur Volvo conçoit une petite voiture économique qu'il pourra offrir au peuple suédois dès la fin du conflit. Présentée en septembre 1944, faute de matières premières et pénurie d'essence, la PV444 n'entrera en production qu'en 1947. Elle connaîtra un très grand succès qui établira la réputation de la marque pour sa fiabilité et ouvrira à Volvo les portes du marché nord-américain.

Notre Volvo P 544 en est une évolution sortie en 1958.

Le modèle est surtout connu pour être le premier à avoir bénéficié de ceintures 3 points en 1959 ainsi que d'une boîte à vitesse manuelle.

En outre elle possède également un magnifique palmarès en rallye avec plus de 10 victoires sur des épreuves internationales et trois titres en championnat d'Europe.

Le modèle présenté à la vente se trouve en excellent état. Il est muni d'un titre de circulation suédois ainsi que du passeport FIVA garantissant le descriptif historique et technique du véhicule.

Le Monte Carlo historique est son jardin. Elle y a participé au cours des deux précédentes éditions.

25 000 / 28 000 €





14
ROLLS ROYCE SILVER CLOUD 1959.
LE NUAGE D'ARGENT.

Numéro de série LCL34

La Rolls-Royce Silver Cloud, signifiant littéralement « Rolls-Royce Nuage d'argent », est le modèle le plus emblématique du constructeur britannique après la Seconde Guerre mondiale. Cette gamme de voitures est construite du 15 avril 1955 jusqu'au 31 mars 1966. Accouplé à une

boîte de vitesses automatique à quatre rapports, son moteur est un 6 cylindres en ligne à double carburateur de 4,9 L de cylindrée développant 155 ch.

Notre véhicule proposé est équipée de freins hydrauliques et assistés. La suspension est à roues indépendantes à l'avant et à essieu rigide avec ressorts semi-elliptiques à l'arrière. L'assistance de direction est également présente.

Il s'agit d'une très rare version LWB (pour Long-wheelbase), version à empattement long. Elle totalise aujourd'hui à peine plus de 100 000 kilomètres. Sa patine extérieure et intérieure est superbe. Conduite à gauche et carte grise française.

50 000 / 60 000 €





15

JAGUAR XK 150 CABRIOLET 1959

Numéro de série S838290

XK 150 CABRIOLET, ultime évolution de la série des XK, c'est en mai 1957 que Jaguar lance la 150 succédant ainsi à la 120 de 1948 et la 140 de 1954. Elle est une évolution douce mais importante de ses aînées.

Esthétiquement les évolutions consistent d'abord en l'adjonction d'un pare-brise bombé d'un seul tenant tout comme la vitre arrière sur le coupé. Techniquement, la 150 conserve l'architecture du châssis dont la suspension avant à barres de torsion longitudinales et l'essieu arrière rigide monté sur lames semi-elliptiques. Elle hérite aussi de la direction à crémaillère et bénéficie, et c'est une première, de freins à disque de série. Le moteur est le 3,4 litres de 190 chevaux.

C'est au total 9 382 exemplaires de la XK 150 qui auront été produits, en grande majorité pour être exportés aux États-Unis.

Le modèle présenté est digne d'intérêt puisque son origine est française certifiée.

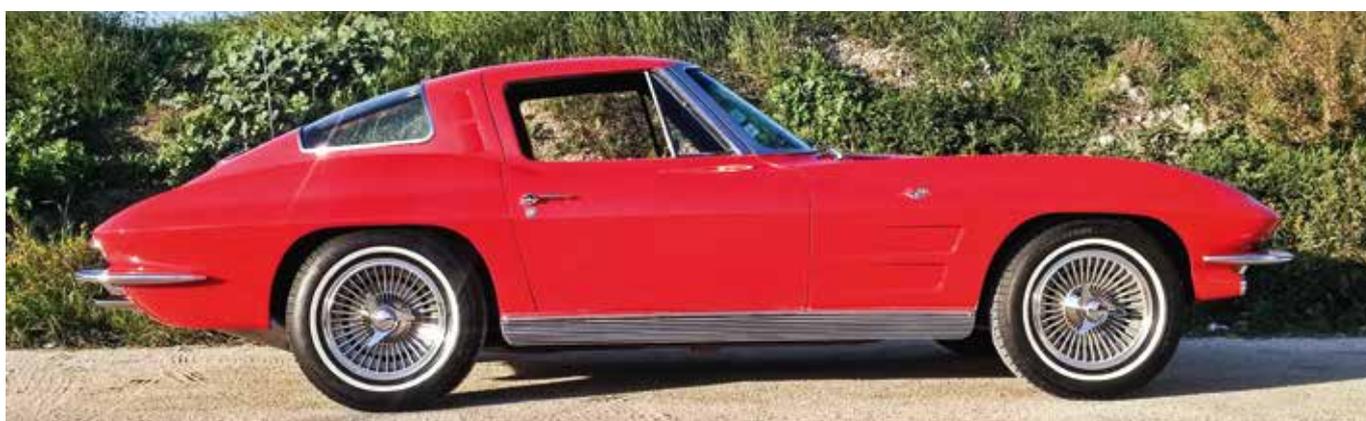


Elle se présente dans un état général exceptionnel. Sa robe noire se marie parfaitement avec un magnifique intérieur en cuir dernièrement réalisé et conforme à l'origine. Sa capote doublée est en alpaga noir et le tout est rehaussé de roues fils et de chromes éclatants. L'état enviable de cette voiture s'explique par l'étendue des travaux réalisés.

La XK est un mythe de l'automobile, alors en version 150 et dans sa déclinaison cabriolet, comment ne pas se laisser tenter. Lorsque l'on connaît les coûts d'une restauration de qualité, il est préférable d'opter pour un exemplaire comme celui-ci qui vous offrira un plaisir immédiat au regard et à la conduite.

165 000 / 185 000 €





16
CORVETTE C2 STING GRAY SPLIT
WINDOWS 1963

Numéro de série 30837S108427

Le millésime 1963 de la Corvette voit la naissance de la Sting Ray. Futuriste, le design de la nouveauté, dû à Bill Mitchell, a une longueur d'avance. La voiture fait l'effet d'une bombe. Sa forme de requin et les grands aplats de ses capots, favorisés à l'avant par des phares escamotables, dérivent de la Sting Ray de compétition réalisée par Mitchell en 1959.

L'année 1963 marque aussi le lancement du premier coupé Corvette. Et quel coupé ! Son arrière fastback orné d'une lunette en deux parties,

la célèbre « split window », lui vaudra son caractère de perle rare et un succès jamais démenti auprès des collectionneurs. Malheureusement, ce superbe trait de style disparaîtra dès l'année suivante au profit d'une lunette panoramique plus facile à construire. D'où la rareté de la voiture.

Le véhicule proposé à la vente a été importée des USA en septembre 2016 et a bénéficié d'une restauration récente de bonne facture (moins de 10 ans). Elle n'est pas « matching numbers » car le moteur n'est pas celui d'origine mais les neuf dixièmes des pièces sont correctes par rapport au modèle.

Sa peinture est neuve en excellent état de présentation.

Sièges, tableau de bord, glaces, console, panneaux de porte, volant sont d'origine et en excellent état.

98 000 / 120 000 €



17

**JAGUAR TYPE E 3.8 SERIE 1 COUPE.
LA PLUS SPORTIVE ET LA PLUS TYPÉE...**

Numéro de série 890366

La Type E est présentée en mars 1961 au salon de Genève, dont elle constitue la vedette. Le secret ayant été bien gardé, son apparition fait l'effet d'une bombe, provoquant enthousiasme du public et dithyrambes de la presse.

Le coupé apparaît dès le lancement de la Type E (Série 1 3,8 litres). Doté d'un hayon, formule assez rare à l'époque, il offre un espace légèrement plus généreux pour les bagages.

Il faut dire qu'outre ses qualités esthétiques et mécaniques, elle est proposée à un prix défiant toute concurrence à l'époque.

Le succès commercial est immédiat aux vues de ses qualités esthétiques et mécaniques.

La voiture connaîtra une exceptionnelle carrière aux États-Unis, où elle trouvera l'essentiel de son débouché.

D'où la particularité du modèle proposé à la vente puisque son origine est française certifiée.

Il s'agit d'une deuxième main jamais restaurée (à part un voile de peinture), équipée d'une boîte de vitesse moss à 4 rapports.

Seul son freinage à été renové afin de rendre à cette pure merveille un mordant et une endurance qu'elle ne possédait pas d'origine.

Le véhicule est muni de son « Production Record Trace Certificate number Jaguar » certifiant le caractère Matching number de l'auto.

145 000 / 180 000 €





18

FORD MUSTANG 1965. LE MUSCLE CAR

Numéro de série 6T07T103371

La Ford Mustang commença sa carrière le 17 avril 1964 mais cela ne l'empêcha pas de faire une entrée fracassante : 22 000 unités furent écoulées le premier jour de sa sortie. À noter qu'à cette époque Ford innova en ce sens que le modèle 65 démarra officiellement le 17 avril 1964, c'était une première et toutes ces Mustang furent estampillées modèle 65.

Un vrai mythe était né, avec une allure branchée, un prix accessible dans sa version de lancement équipée d'un six cylindres en ligne de 2,8 L accouplé d'une boîte manuelle trois rapports. Seuls un moteur six-cylindres et deux V8 étaient disponibles.

Notre véhicule proposé est de provenance US, il est équipé d'un 6 cylindres en ligne de sa boîte 4 rapports manuels et ne totalise qu'un peu plus de 83 000 Mph au compteur.

Il a bénéficié d'une restauration complète effectuée il y a une dizaine d'année et n'a depuis parcouru qu'environ 3 000 kilomètres.

Sa configuration, toit vinyl, intérieur pony bicolore et sa superbe peinture rouge sont du plus bel effet. Une belle opportunité au coût d'entretien et d'acquisition raisonnable...

20 000 / 26 000 €





19

AC COBRA REPLICA 427. UN RÊVE DE GOSSE

Numéro de série 0038122805

1966 Shelby Cobra Replica par Pacific Roadster
Carte grise française Châssis n° 0038122805 -
Réplique de qualité, - Immatriculée en France - Très
faible kilométrage.

La Cobra conçue par Carroll Shelby est une des
voitures les plus « répliquées » qui soient. La qualité
des réalisations varie du tout au tout et celle que
nous présentons, fabriquée par Pacific Roadster,
fait partie des plus réussies. Elle est équipée d'un
V8 Ford 390cv (5 litres) très récemment remplacé.
Elle comporte un collecteur d'admission Edelbrock,
un carburateur Quick Fuel 650 cfm, un allumage

MSD électronique et un collecteur d'échappement
spécial débouchant sur des sorties latérales qui
émettent un bruit aussi grisant que spectaculaire.
La transmission est confiée à une boîte Tremec T5
cinq rapports et un pont arrière de 8,8 pouces. Les
jantes HA01 de 15 pouces taillées dans la masse
de chez Vintage Wheels USA correspondent
en tout point au modèle original grâce aux moyeux
centraux et ses pneus Cooper Cobra.

Par ailleurs, la voiture est équipée de quatre
disques, d'un réservoir d'essence en aluminium
Fuel Safe, d'un radiateur en aluminium avec
ventilateur électrique, d'une batterie gel Optima,
de ceintures de sécurité G-Force, d'un volant
Grant, d'une sellerie en cuir noir et de moquettes
noires.

Offrant l'allure d'une Cobra authentique et
des performances comparables, cette voiture
permet d'en apprécier l'incomparable frisson
en déboursant une somme nettement plus modeste.

70 000 / 90 000 €



20
FIAT 500 GIARDINIERA 1968.
INIMITABLE

Numéro de série 222457

La fabrication de la Fiat 500 Giardiniera sera assurée dans les usines Autobianchi de Desio, dans la banlieue de Milan, aux côtés de l'Autobianchi Bianchina Panoramica, qui reprenait les mêmes plateforme et moteur mais avec une carrosserie et des finitions différentes.

Au mois de mars 1968, la Fiat 500 Giardiniera change de nom et devient une Autobianchi.

Elle profitera de ce changement pour recevoir quelques modifications comme : les grilles latérales d'aération, le volant et le tableau de bord noirs, l'écusson Autobianchi sur la calandre. Les derniers exemplaires fabriqués ont reçu des vitres arrière ouvrables en compas.

Le modèle terminera sa carrière en 1977 sans jamais avoir subi de modifications à la carrosserie et en ayant maintenu ses portières à ouverture contre le vent.

Notre véhicule proposé à la vente est munie de sa carte grise normale (autobianchi 120).

Courant 2006 une peinture complète à été effectuée. De légers points de rouille sont visibles au niveau du plancher et des portières. Courant 2016, une révision mécanique complète a été réalisée ainsi qu'une réfection du système de freinage. La sellerie est d'origine... et sa capote est fonctionnelle mais fatiguée...

9 000 / 11 000 €





21
JAGUAR MK2 340. IRRÉSISTIBLE

Numéro de série P1J51209DN

La Mk2 (c'est-à-dire type 2) a établi la réputation de Jaguar comme voiture de luxe rapide que les autres constructeurs cherchaient à égaler. La Mk2 a apporté quelques innovations techniques marquantes : des freins à disques aux quatre roues. Des surfaces vitrées agrandies avec des montants fins et chromés. Le moteur XK était le même pour les 3,4 et 3,8 litres hormis l'alésage. La caisse et l'intérieur de tous les modèles Mk2 disposaient de la même finition. La voie arrière plus large que celle de la Mk1 améliorait la tenue de route de l'auto.

Ses performances étaient impressionnantes pour l'époque et restent plus qu'honnêtes près de cinquante ans plus tard.

Notre véhicule proposé a été mis en circulation en avril 1968, il est équipé d'une boîte manuelle à 4 rapports et d'un overdrive Laycock de Normanville.



Sa couleur Dark Blue et son intérieur cuir havane la rendent irrésistible.

28 000 / 35 000 €



22
PORSCHE 2.2 T 1970. LA RÉFÉRENCE

Numéro de série 9110123929

Lorsque la Porsche 911 (901) est lancée en 1964, elle est équipée d'un 2 litres 6 cylindres à plat monté sous le capot arrière. Son architecture alliée à un refroidissement par air vont rapidement lui conférer une sonorité qui lui est propre et qui contribuera largement à son image. Après quelques évolutions notables, visant surtout à augmenter la puissance, le couple et améliorer la carburation, Porsche revisite en profondeur son Flat pour l'optimiser et lui donner plus de chevaux.

En 1969, tous les modèles 911 voient leur cylindrée augmenter de 2,0 l à 2,2 l, la gamme

alors se compose de la 911 T (125 ch), de la 911 E (155 ch) et de la 911 S (180 ch), la 911 L disparaît des catalogues, puis la 911 passe à 2,4 l de cylindrée en 1972.

Notre modèle a été immatriculé en juin 2016 et a été livrée neuve en Allemagne. Elle totalise un peu moins de 70 000 kilomètres au compteur et vient de subir une réfection complète de son système de freinage.

Une révision mécanique complète ainsi que le remplacement de son embrayage vient également d'être réalisé.

Une belle opportunité d'acquérir un véhicule se trouvant dans son état d'origine.

67 000 / 75 000 €





23

DS 21 PALLAS. RÉVOLUTIONNAIRE

Numéro de série 04651503

Dessinée par le sculpteur et designer italien Flaminio Bertoni en collaboration avec André Lefebvre, ingénieur issu de l'aéronautique, et l'ingénieur hydraulicien Paul Magés. Elle est commercialisée par Citroën entre 1955 et 1975. Cette automobile est révolutionnaire par bien des aspects. À l'origine, son long capot est prévu

pour accueillir un moteur 6-cylindres... mais tant le 6-cylindres en ligne de la 15, que celui à plat, ne purent être adoptés, pour cause de mise au point non aboutie.

Elle est l'« attraction » du salon de l'automobile en 1955. Elle est dotée d'une ligne extrêmement audacieuse, qualifiée même de révolutionnaire, et d'un confort intérieur remarquable grâce à sa suspension hydropneumatique spécifique à la marque. La DS comporte également de nombreuses innovations techniques qui la démarquent du monde de l'automobile de son époque en Europe : direction assistée, boîte de vitesses à commande hydraulique, freins à disque à l'avant, phares pivotants... Innovation de sécurité importante : le volant de direction monobranche, conçu pour éviter de briser la cage thoracique du conducteur en cas de choc frontal violent.

Notre véhicule proposé à la vente a été livré neuf à Frejus. C'est une authentique seconde main. Une copie de la carte grise originale le prouve. Outre son origine tracée, elle a fait l'objet d'une restauration intégrale. Son état est exceptionnel.

Son équipement d'origine comprend l'intérieur cuir havane, sa boîte de vitesses hydraulique et sa peinture métallisée.

26 000 / 33 000 €





24

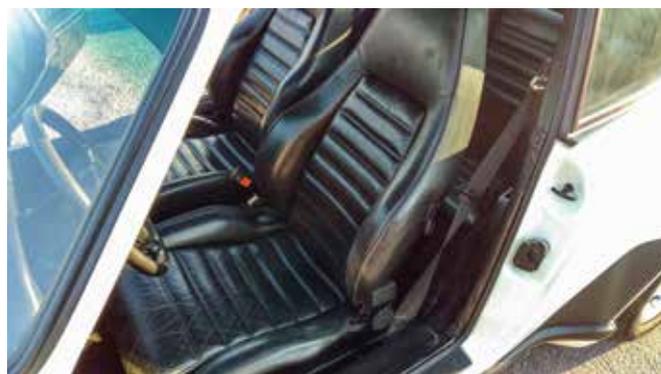
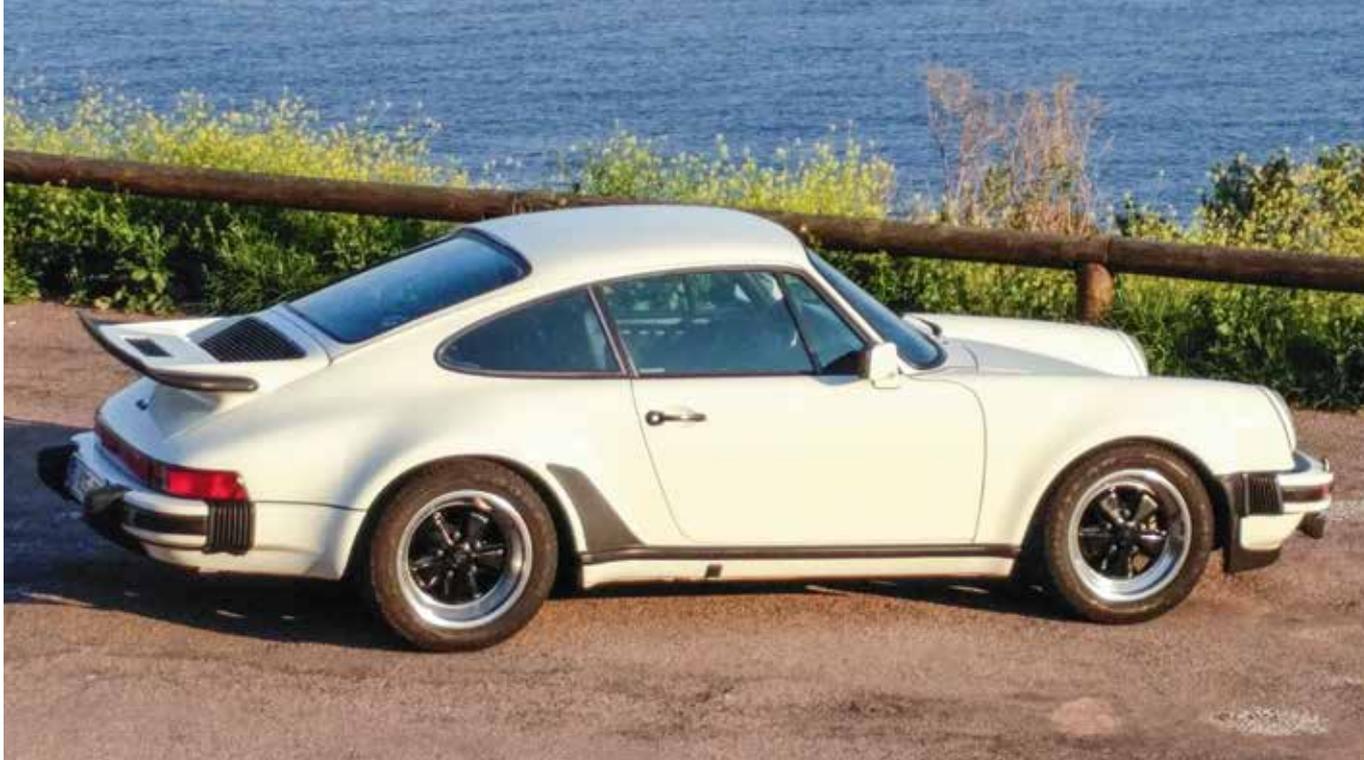
FIAT 500 MARE

Numéro de série 299407

1970 Fiat 500 Mare Titre de circulation iChâssis n° 2429372 - Voiture particulièrement originale - Rénovation récente - Sans égale par beau temps la Fiat 500 Mare fait partie des très nombreuses transformations dont la Fiat 500 a été l'objet au cours de sa longue carrière. Celle que nous présentons a été réalisée par la Carrozzeria Vernagallo, un carrossier qui, encore aujourd'hui, réalise ce type de modifications. La Mare est conçue suivant la même inspiration que la Jolly de Ghia, dont elle offre le même plaisir, mais sans atteindre les sommets de prix de sa cousine. Celle que nous présentons comporte donc les ouvertures échanquées dont la porte est supprimée, et des sièges en skaï qui participent à l'excentricité de cette voiture. Les freins ont été rénovés et quelques finitions restent à réaliser. Elle constitue une voiture amusante et peu commune, particulièrement agréable à utiliser par beau temps, répondant ainsi parfaitement à son appellation « mare ».

25 000 / 28 000 €





25
PORSCHE 911 TURBO 3.0
Un mythe construit à 2850 exemplaires

Numéro de série 9307700661

Cette 911 Turbo ou 930 inaugure une grande première dans l'histoire de la marque, puisqu'elle

propose pour la première fois un modèle Turbocompressé à sa clientèle. Très vite, Porsche comprendra que cette version, extrêmement violente, dont la puissance n'est pas domptée, correspond à une clientèle en recherche de performances pures. Pour beaucoup, cette version 260 ch reste l'une des plus sauvages des Turbos, la puissance surgit sans prévenir vous poussant

méchamment dans le bas du dos... ! Cette version sera également d'un grand attrait pour son look de bête sauvage, large et basse à souhait... Le moteur de cette 911 Turbo est, avec son look, la principale caractéristique du modèle. Le 6-cylindres à plat de 3 L et 260cv (code 930/50) dérive du moteur 2,7 L de la version normale mais est réalésé, avec une course inchangée, et bénéficie de nombreux apports en provenance de la Carrera RS 3.0.



Le modèle proposé est munie d'un certificat d'immatriculation belge. Son intérieur cuir étendu d'origine est sublimement patiné par le temps. Son millésime 1977 lui permet de faire état de jantes Fuchs en 16 pouces et du fameux manomètre de pression du turbo dans le compte tours.

Longtemps remise dans un garage fermé sous une bâche, le peinture ainsi qu'une révision complète sont à faire, d'où une mise à prix très accessible.

145 000 / 165 000 €



26
BMW 323i GROUPE 1

Numéro de série 7236304

Identifiée avec le code BMW E21, la première des BMW Série 3 a été introduite sur le marché en 1975 en tant que successeur de la 2002. Disponible uniquement en version deux portes, l'E21 était disponible au lancement avec des moteurs 4 cylindres (BMW M10) et, à partir de 1977, avec des moteurs 6 cylindres (BMW M20). Produite jusqu'en 1983, elle a été remplacée fin 1982 par l'E30.

Notre véhicule proposé à la vente bénéficie d'une préparation « Groupe 1 » : Moteur restauré à neuf, du réalésage aux coussinets. À roder. 4 ressorts RS, suspensions Bilstein réglables, embrayage et arbre à came Racing ~ 165 cv, boîte sport 5 Gétrag inversée, pont court autobloquant, échappements inox. Arceau, baquet, harnais homologués 2020, peinture neuve. Le véhicule est muni de son Passeport Technique Historique Groupe 1 Circuit, Rallye Classique, palmarès, classé en circuit vitesse, victoire en endurance HTTC groupe 1.

Le véhicule a été restauré à grands frais. Freins, allumage, durites, radiateur, distribution neufs.

Le véhicule est muni de ses pare-chocs, sièges arrière et ceintures d'origine. La déco est amovible.

17 000 / 24 000 €





27
FERRARI 308 GTSi

Numéro de série B0034695

La disparition du catalogue des Dino 246 GT en 1974 va créer un léger trou dans la gamme Ferrari que la Dino 308 GT4 ne comblera pas réellement. La nouvelle berlinette Ferrari, baptisée 308 (« 30 » pour 3,0 litres de cylindrée et « 8 » pour 8 cylindres), est propulsée sous les feux de la rampe au rendez-vous alors incontournable de Paris en 1975. Est-ce un signe du destin, mais cette présentation officielle coïncide avec le tout nouveau titre de champion du monde de Formule 1 acquis cette même année par Niki Lauda avec la Ferrari 312 T. La 308 GTS a été équipée d'un système à injection à la fin des années 1980, en même temps que la 308 GTB. Le modèle est alors devenu



la 308 GTSi, la lettre « i » désignant le système à injection. Visuellement, le nouveau modèle est presque identique au modèle précédent, mais les jantes en alliage à cinq bras ont été légèrement modifiées pour s'adapter aux pneumatiques radiaux métriques Michelin TRX. Néanmoins, les pneumatiques Michelin XXV, de mesure impériale, montés sur des jantes de 14" et les pneumatiques Pirelli P7 montés sur des jantes de 16" sont

disponibles en option. Très compacte, basse et effilée, la 308 GTB séduit immédiatement tous les passionnés de la marque au cheval cabré, mais aussi les autres. Sa robe rouge fera de vous le nouvel héros de la série télévisée Magnum. Cette belle italienne livrée neuve aux US totalise 37 000 mph.

65 000 / 80 000 €



28

PORSCHE 962 112. LE MYTHE DES 24H DU MANS

Numéro de série 962 112

Durant ses premières années, la 962 règne sans partage sur les voitures de sport. En plus des victoires au Mans, elle remporta deux titres de Championnat du Monde des Voitures de Sport, quatre titres consécutifs IMSA GT, six titres consécutifs Interserie, quatre titres consécutifs Supercup, cinq titres consécutifs de Championnat du Japon. Et même si la concurrence de Jaguar ou Mercedes finit par avoir raison de la domination de Porsche, les 962C continuèrent à s'imposer jusqu'en août 1993, dix ans après leur conception.

L'histoire de notre véhicule proposé à la vente a commencé en 1983. Elle a été vendue à John Fitzpatrick / J.David par l'usine Porsche sous le type et numéro 956-102.

Lors de sa première course à Zolder le 20 mars 1983 elle se place 2°.

Après un accident le 12 Mai 1985 à Silverstone la voiture est entièrement reconstruite chez Porsche. Tel un Phenix elle revient cette fois en utilisant le numéro de châssis 962 112.

Depuis sa retraite sportive, elle fut conservée au sein d'une collection privée.

Notre véhicule proposé à la vente est équipé d'un châssis en aluminium et propulsé par un flat six 3.0 litres turbo affichant plus de 700 cv. Elle a fait l'objet d'une restauration à grands frais chez le spécialiste Courage Collection.

980 000 / 1 200 000 €







29
RENAULT TURBO 2 1983

Numéro de série VF1822000D0000564

La Renault 5 Turbo 2 est présentée au salon de Paris en 1982.

Pour des raisons économiques, cette nouvelle version aux performances identiques était affichée à un prix 25 % inférieur à celui de la version précédente (95 000 Francs au lieu de 125 000 Francs) et l'intérieur futuriste signé Bertone laisse la place à celui de la Renault 5 Alpine Turbo. Les portes et le toit en tôle d'aluminium sont remplacés par de l'acier. La production de Turbo 2

est de 3 167 exemplaires, soit un total de 4857 R5 Turbo, total auquel s'ajoutent quelques R5 turbo de compétition non homologuées.

Ce véhicule a été l'objet d'une restauration complète au niveau de ses trains roulants, de son freinage et de sa mécanique au cours de l'année 2012.

Le train avant est de type Cévennes provenant de chez Renault sport. Les amortisseurs sont des combinés réglables de marque De Carbon.

Le freinage a été amélioré par l'utilisation de disques rainurés et ventilés. Les durites de freins ont été remplacées par des durites de type Aviation Aéroquip. Le maître cylindre a été reconditionné.

D'un point de vue mécanique, il a été remplacé : la culasse, les sièges de soupapes, les injecteurs (par des injecteurs de type tour de corse), les quatre pistons (par des pistons forgés) ainsi que les chemises et les coussinets de bielles. Le vilebrequin a été contrôlé. La pompe à huile est neuve et l'échangeur a été remplacé par un modèle « 200cv ». Les circuits d'allumage et de carburant sont neufs. Le turbo a été reconditionné. L'embrayage est neuf.

Le véhicule a parcouru moins de 8 000 kilomètres depuis ces importants travaux.

Une opportunité rare, à saisir !!!

92 000 / 110 000 €



30

**PEUGEOT 205 TURBO 16 « CLIENT ».
UNE VOITURE D'HOMME !!!**

Numéro de série VF3741R76E5100032

Véritable bête de course engagée dans le célèbre groupe B, la Peugeot 205 T16 reste aujourd'hui encore l'un des symboles forts du sport automobile français. Pour obtenir son homologation en rallye, le constructeur avait commercialisé 200 exemplaires de son bolide en version « client » destinés à la route. Produite au milieu des années 80 à l'initiative de Jean Todt, alors responsable du pôle sport de Peugeot, la 205 T16 fut introduite en championnat du monde des rallyes au sein du sulfureux groupe B. Dans cette catégorie très permissive s'opposaient des monstres de plus de 400 chevaux dont cette petite frenchy, qui eut la mainmise sur le championnat pendant plusieurs années, avant de s'attaquer au Paris-Dakar et à la fameuse montée de Pikes Pike.



Exposée en première mondiale au salon de Genève 1984, sa version « client » fut volontairement conçue à une poignée d'exemplaires. Certains initiés parlent de moins de 130 exemplaires réellement produits...

Le but n'était pas le succès commercial mais bien les victoires en groupe B.

L'occasion d'acquérir un modèle strictement d'origine ne totalisant même pas 25 000 kilomètres est à saisir.

Son propriétaire actuel la possède jalousement depuis plus de 25 ans. Tel un fauve, elle n'attend plus que vous...

150 000 / 170 000 €



31
RENAULT 5 TURBO 2 COURSIÉE
VERSION CEVENNES

Numéro de série VF1822000E0000373

La naissance de la Renault 5 en 1972 est un événement marquant dans l'histoire de Renault. Destinée à un public jeune et féminin, cette citadine stylée va connaître un succès fulgurant jusqu'à bouleverser le paysage automobile français. Mais l'arrivée de versions sportives va propulser la petite R5 dans le club très fermé des automobiles mythiques...

Ne bénéficiant pas de budgets suffisants, une toute petite équipe est constituée autour de Gérard Larousse et Bernard Dudot, deux grands noms

du monde de la F1. Le cahier des charges affiné prévoit une maniabilité hors pair, une tenue de route efficace et une puissance importante. Pour mieux convaincre la direction, la stratégie originale a cependant été inversée à mesure que le projet prenait forme. En effet, l'équipe élabore désormais une sportive de route qui pourrait, à moindre frais, se muer en véritable bête de compétition. Il faut attendre le salon de Bruxelles en janvier 1980 pour découvrir la version définitive de la Renault 5 Turbo, et 1982 pour la Turbo 2, plus accessible et moins chère.

Le véhicule proposé à la vente à été coursifié à la demande de son propriétaire et se trouve en excellent état : échangeur gros volume, collecteur 4 en 1 de type Cévennes, embrayage AP racing, boîte 5 rapports courts, pont autobloquant, trains

avant complet de type Cévennes, 4 amortisseurs combinés filetés Blistein, train avant triangulé de type Cévennes, Frein à main hydraulique Renault Sport de type Cévennes, freinage amélioré, jantes Tramont en 3 parties, peinture complète Renault Sport, longues portées Renault Sport, intérieur coursifié.

La possibilité vous est offerte de rouler à moindre frais comme Jean Ragnotti.

75 000 / 85 000 €





32

BMW 635 CSI. LUXE CALME VOLUPTÉ

Numéro de série WBAEC710908174636

Traitées dans un style associant subtilement l'élégance à l'agressivité (Paul Bracq est l'auteur de cette silhouette très typée), ces BMW de haut de gamme semblaient surtout avoir été taillées pour écumer les autoroutes allemandes à grande vitesse. Mais dès 1978, la présentation du coupé

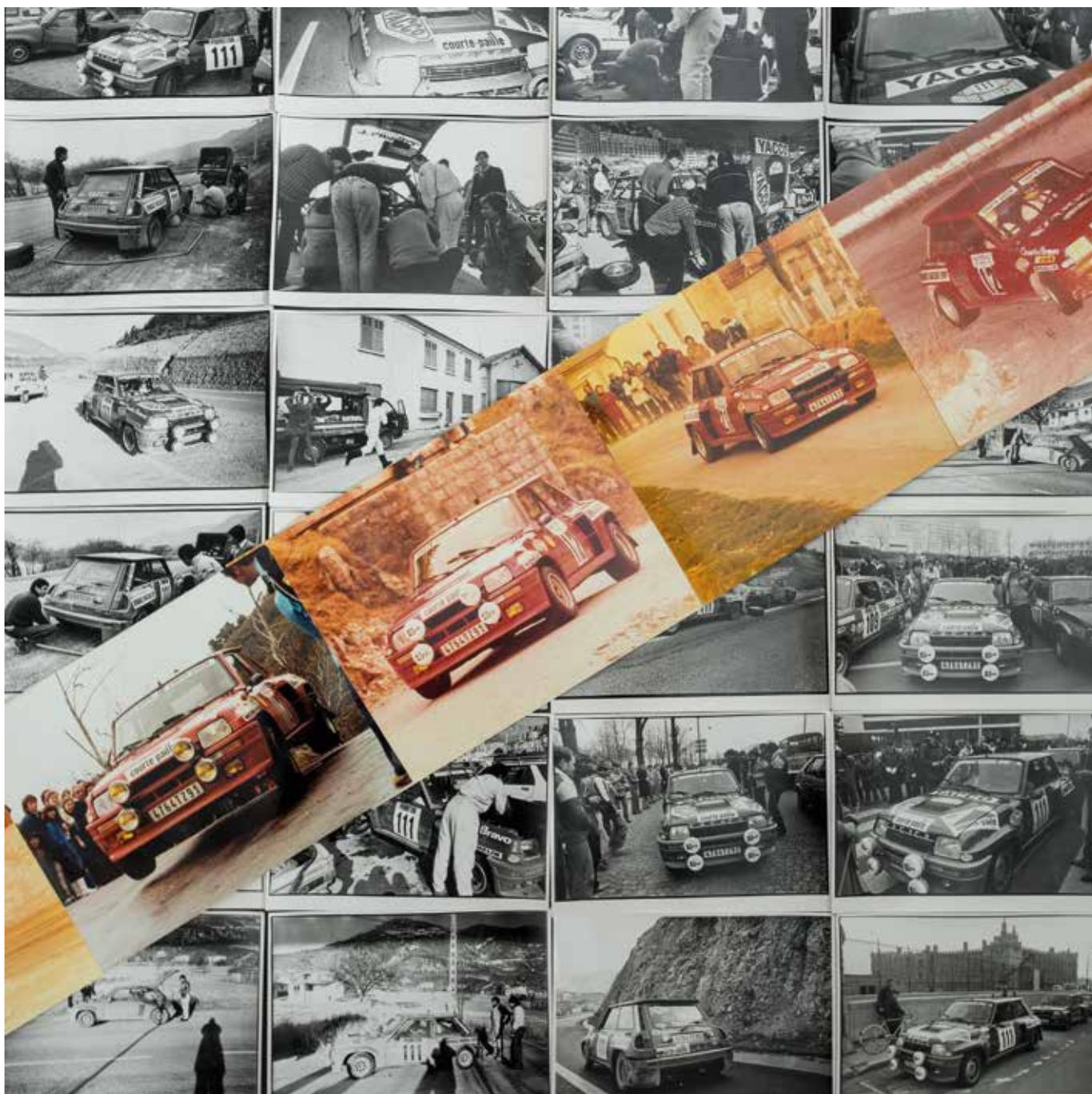
635 CSI saura corriger le tir avec ses 218 ch DIN et sa nouvelle boîte à 5 rapports autorisant une conduite plus « sportive ». Doté du convaincant 6 cylindres 3,5 l (type M49) monté sur les 3.0 CSL de compétition (dans une variante un peu assagie), ce nouveau fer de lance de la gamme remettra les pendules de Munich à l'heure du plaisir de conduire. Ses 225 km/h revendiqués suffiront en effet à parfaire un tableau plus que prometteur.

Notre modèle proposé totalise un peu plus de 211 000 kilomètres et se pare d'une peinture neuve (Balticblau-Metallic) d'excellente facture conforme à la teinte d'origine.

Son propriétaire la possède depuis près de 20 ans. Elle a toujours bénéficié d'un entretien soigné.

25 000 / 35 000 €





33
RENAULT 5 TURBO COMPÉTITION
CLIENT AYANT COURU LE MONTE CARLO
EN 1981 !!!

Numéro de série

Nous sommes dans les années 70, Renault a lancé sa R5 qui connaît un énorme succès et déjà une version sportive préparée chez Alpine pointe le bout de son nez. Cependant, deux personnes au sein de la régie imaginent un dérivé pour la compétition autrement plus radical. L'idée suit son chemin et séduit tour à tour les responsables de la régie. Ainsi démarre le projet 822, plus connu sous le nom de Renault 5 Turbo...

Notre véhicule proposé à la vente a été acquis par Monsieur Jacques Maziere, à l'époque,

concessionnaire Renault afin de courir le Monte Carlo en 1981 en groupe 4.

Ce véhicule a été l'objet d'un montage d'un kit « Cévennes » par Renault Sport. Ce kit spécifique de compétition nécessitait environ 300 heures de travail de montage. Les premières modifications portent sur l'allègement, le renforcement et la sécurité. La Renault 5 turbo de série perd tous ses insonorisants en conservant les isolants thermiques, les ailes avant et arrière, et le capot sont allégés et les commandes de lève-vitre deviennent mécaniques.

De plus, comme les autres versions spécifiques, la caisse est renforcée « asphalte » avec un arceau de sécurité 10 points homologué installé d'origine par Renault Sport. On trouve aussi des sièges baquets extra légers, deux harnais, un volant et un moyeu spécifique.

Au niveau des trains roulants, les doubles triangles sont superposés et les suspensions deviennent des combinés ressort-amortisseur double effet, réglables. La barre stabilisatrice avant est d'un diamètre supérieur et les paliers de fixation sont plus rigides. La direction aussi est plus directe et une bague de palier en bronze vient rigidifier l'ensemble, aidé en cela par des biellettes de maintien.

Au niveau du groupe motopropulseur, les supports moteurs et supports de boîte sont plus rigides. La puissance reste identique à l'auto de série bien qu'un nouvel échangeur air / air ait fait son apparition...

L'unique occasion d'acquérir un exemplaire en excellent état ayant couru le Monte Carlo l'année du sacre de Jean Ragnotti.

230 000 / 250 000 €



34

FERRARI 328 GTS. L'ICONE

Numéro de série ZFFWA203000059345

La Ferrari 328 remplace le Ferrari 308 en septembre 1985 au Salon de l'automobile de Francfort. Les pare-chocs avant et arrière sont plus enveloppants et peints ton caisse et se dote d'un aileron arrière. Elle est équipée d'un nouveau moteur V8 3,2 l (d'où l'appellation 328), quatre

soupapes par cylindre. 270 ch à 7 000 tr/min et 304 Nm de couple à 5 500 tr/min , 7 500 exemplaires de 328 sont produites, dont 6 000 en GTS.

Le modèle présenté totalise 15 250 kilomètres au compteur. Sa configuration Rosso Corso intérieur Magnolia est du plus bel effet !

Une grosse intervention mécanique vient d'être réalisée avec remplacement des courroies de distribution.

70 000 / 85 000 €





35

**MORGAN +8.
Près de 200 cv dans une Morgan !**

Numéro de série SA90PLUS8R9004612

Le temps a suspendu son vol sur Malvern Link, où l'on cultive, aujourd'hui comme depuis les années trente, le mythe du roadster anglais. Une Morgan n'est ni une voiture ancienne, ni une réplique. Elle appartient à une race insolite, dont elle est la seule représentante ! Affaire de famille transmise de père en fils, l'entreprise est restée un petit constructeur marginal, car Morgan a toujours voulu conserver son indépendance. Le volume de production n'a guère bougé au fil du temps.

En 1936 cette voiture sera fabriquée sans discontinuité ou presque (interruption durant la

seconde guerre mondiale et de 1950 à 1954).

Le véhicule est toujours carrossée en aluminium sur une structure en bois.

En 1984, la Morgan Plus 8 est disponible avec la version à injection Lucas du V8 monté sur la Rover Vitesse. La puissance passe alors à 190 ch et le couple à 30 mkg. La Morgan Plus 8 atteint alors un bon 200 km/h, une vitesse impressionnante au volant d'un tel roadster, d'autant que le rapport poids-puissance, inférieur à 4,5 kg/ch, donne un certain caractère à la conduite.. En même temps, la voiture reçoit, pour la première fois sur une Morgan, une direction à crémaillère en serie. Sur la route, c'est peu dire que la forte présence du moteur s'impose au conducteur de la Plus 8. D'abord par ses qualités musicales, qu'elle doit à la sonorité grave et chaleureuse du V8.

Près de 200 ch sur une Morgan, voilà qui promet

d'intenses moments d'émotion ! De fait, la poussée est extraordinaire et les reprises impressionnantes. Le plaisir de conduire atteint son paroxysme.

Le modèle proposé est une première main en état irréprochable, ne totalisant qu'un peu plus de 20 000 Kilomètres.

Son état est rigoureusement proche du neuf.

47 000 / 60 000 €





36

GOLF RALLYE G60. 5000 EXEMPLAIRES !

Numéro de série WWZZZ1GZLB007389

En 1989 apparut la Golf Rallye, désignée comme une version destinée à l'homologation en rallye. Elle se distinguait par ses ailes massivement gonflées (similaires à celles de l'Audi Quattro, de la BMW M3 E30 et de la Lancia Delta Intégrale) et ses projecteurs rectangulaires. Ce modèle disposait de la transmission Syncro, et d'un moteur à compresseur en G de 1763 cm³ dérivé du 1800 de la G60 (la cylindrée ayant été descendue afin de se conformer aux règles d'équivalence en rallye).

Cinq mille voitures furent produites. La Rallye développait 161 chevaux. À l'intérieur, les bourlets des sièges, le volant et le pommeau sont en cuir. Elle dispose du système de freinage ABS et de la direction assistée.

Le modèle proposé bénéficie d'une peinture rouge éclatante du plus bel effet conforme à l'origine. Elle totalise environ 140 000 kilomètres et a été mise en circulation fin 1989.

Une grosse révision avec remplacement du kit distribution et une réfection du système de freinage vient d'être effectuée.

22 000 / 25 000 €





37

BMW Z1. CONCEPT EXCEPTIONNEL !

Numéro de série WBABA91060AL02053

Francfort, 1987. Le stand BMW accueille un nouveau roadster faisant suite, après une longue période de vide, au célèbre 507. Tout le salon est en émoi devant les lignes innovantes et séduisantes de la Bmw Z1, première du nom de ce qui deviendra, par descendance, une prestigieuse lignée de roadsters Z. Normal après tout, son Z vient de « Zukunft » qui veut dire « futur » en allemand. Tout un symbole. Flash back sur ce roadster du futur qui appartient désormais à l'Histoire de l'automobile... L'une des principales originalités de ce roadster, ce sont ses portes escamotables électriquement qui se glissent dans les bas de caisse. Z1 portes baissées, il est d'ailleurs possible de rouler portes baissées ce qui procure des sensations inhabituelles analogues à celles que l'on peut rencontrer dans un buggy. Grâce à leur épaisseur, ces bas de caisse offrent une excellente protection en cas de choc latéral.

8 000 exemplaires au total sont sortis des chaînes entre juillet 1988 et juin 1991. Sur cette quantité, seules 347 voitures ont été livrées par le réseau BMW France.

Le modèle proposé est livré dans sa couleur rouge de présentation originale.

Son propriétaire la possède depuis plus de 20 ans. Elle représente une opportunité exceptionnelle d'acquérir un exemplaire qui a été synonyme du renouveau des roadsters chez BMW.

47 000 / 65 000 €





38

MERCEDES E 500. L'ÉLOGE DE LA DISCRÉTION

Numéro de série WDB1240361C016211

En 1990 apparaît la E 500.

Créée en étroite coopération avec Porsche, assemblée par Porsche, elle reçoit le V8 5,0 L 32 soupapes du SL500.

Sous ses lignes carrées, la E 500 abrite le V8 5 litres. Avec sa culasse 32 soupapes quelques modifications d'importance ont été apportées : les conduits d'admission allongés (couple moteur en hausse), injection Bosch LH-Jetronic tout électronique (contrairement au KE-Jetronic mécanique, mi-électronique)... Ce V8 développe 326 ch à 5 700 tr/mn et 480 Nm à 3 900 tr/mn. Flanqué d'office d'une boîte auto à 4 rapports « maison », il est cependant possible de verrouiller les rapports. Les aiguilles s'affolent une fois la pédale des gaz écrasée : 0 à 100 km/h en 6"5 ; 250 km/h, km DA en 25"9. C'est à Zuffenhausen que la Mercedes-Benz 500 E W124 a été mise au point pour ses dessous. On peut rêver pire ! Pour plus d'efficacité, les voies avant et arrière ont été élargies respectivement de +37 et +38 mm. Le débattement des suspensions est raccourci de 30 mm bien que Mercedes ait opté pour un choix plus typé confort avec des ressorts souples mais des amortisseurs fortement tarés. Toujours pour le compromis efficacité et confort, un correcteur d'assiette hydraulique est de la partie. Quatre larges jantes de 16 pouces (255/55 ZR16) abritent de gros freins ventilés pincés par des étriers fixes (4 et 2 pistons). L'électronique fait son apparition avec ABS et ASR (antipatinage) et est

déconnectable... L'intérieur est fidèle à l'étoile : sobriété, finition et confort. Une fois n'est pas coutume, la 500 E est richement dotée de série : climatisation, intérieur cuir, radio K7, 4 vitres électriques, fermeture centralisée, régulateur de vitesse. À noter une homologation 4 places avec 2 sièges moulés derrière.

1995 : Après 5 années de production, la Mercedes 500 E s'éteint après 10 479 exemplaires produits.

Le modèle proposé a été livré neuf au Royaume-Uni dans un coloris gris perle intérieur cuir noir et toit ouvrant.

Elle totalise 87 000 Miles et se trouve encore munie de son radio k7 Becker d'origine ainsi que de son carnet d'entretien.

25 000 / 45 000 €





39

FERRARI Testarossa 4.9i V12 390cv

Numéro de série ZFFAA17B000084485

- Moteur N° : 21387. Année 1990
- Carte grise Française
- Voiture à l'histoire limpide
- Entretien par concessionnaire & spécialiste Ferrari
- Un des derniers modèles de « l'ère ENZO »

Lors de sa présentation en 1984 au salon de Paris, la Ferrari Testarossa a pour mission de succéder à la 512 « Berlinetta Boxer », dont elle reprend l'architecture, mais en proposant une conception moderne ainsi que plus de confort et de raffinement.

Véhicule de Grand Tourisme racée, elle est équipée d'un 12 cylindres à plat de 5 litres qui développe 390 ch. Ses performances sont à la hauteur des ambitions affichées : près de 300 Km/h en vitesse de pointe, le Km départ arrêté en 24 sec, et le 0 à 100 en 5,2 sec.

Elle s'octroie de plus le privilège d'hériter du patronyme d'un fameux modèle de compétition, en référence aux célèbres « têtes rouges » du moteur.

L'exemplaire présenté fût vendu neuf par le concessionnaire Ferrari de Clermont-Ferrand, Auvergne Moteurs (Philippe Gardette), en mars 1990.

Après avoir connu 2 propriétaires d'une durée de 7 ans chacun, l'actuel propriétaire s'en rendra acquéreur en 2014 chez Artcurial à Rétromobile.

Il apparaît que la maintenance de cette voiture a toujours été suivie, comme en atteste le carnet d'entretien, ainsi que les différentes factures.

En outre, elle a bénéficié d'un montage d'un différentiel amélioré et d'un embrayage renforcé à 95 000 km, et la boîte de vitesse a également été refaite par le spécialiste Ferrari de Pau, Accel Moteurs. Détails qui attestent de ce soin : la roue (galette) de secours est bien là, ainsi que la trousse à outils. Quant au manuel de bord, il se trouve toujours dans sa housse en cuir d'origine. La voiture affiche aujourd'hui 115 000 km au compteur, elle a très peu roulé depuis son acquisition en 2014, un polissage carrosserie avec mise en noir bas de caisse vient d'être réalisé. Une révision d'usage importante vient d'être effectuée avec notamment le remplacement des courroies et réglages des injecteurs.

Une excellente opportunité d'acquérir une Testarossa dont le bon entretien est avéré par les factures qui l'accompagnent.

Livré avec tous les manuels, doubles de clés, accessoires d'origine, trousse à outils.

Aucun frais à prévoir, prête à rouler !

130 000 / 140 000 €



40
LOTUS ESPRIT TURBO SE 1992.
LA STAR DE CINÉMA

Numéro de série SCC082910LHF65832

Voiture de sport deux places, elle est dérivée d'un concept car d'Italdesign présenté à Turin en 1972, avec moteur à l'arrière, un châssis-poutre en acier, et une carrosserie en polyester stratifié. Fabriquée de 1976 à 2004, c'est une des voitures de sport les plus longtemps fabriquées de l'histoire de la construction automobile de série.

Toutes les Esprit étaient assemblés à la main et cela représentait environ 560 heures de travail. Plus de 80 % des pièces étaient produites par Lotus.

Bien que destinée à l'origine pour un usage exclusif à Colin Chapman, l'Esprit devint l'atout commercial de Lotus pour lutter contre les Porsche 911 et les Ferrari 308 d'alors.

En 1989 sortit la version SE, avec un 2 174 cm³ au turbo refroidi par eau de 264 ch. Un aileron arrière fera alors son apparition pour renforcer l'appui aérodynamique, devenu impératif avec les très hautes vitesses que l'Esprit pouvait dorénavant atteindre sur circuit.

Elle devient célèbre après son apparition dans le film de James Bond L'Espion qui m'aimait, où elle est convertible en sous-marin de poche (Esprit S1). Elle fait alors une belle carrière au cinéma, avec notamment une nouvelle apparition aux mains de 007 dans Rien que pour vos yeux (S3 et S3 turbo)

ou dans Basic Instinct et Pretty Woman (Esprit SE). Le véhicule proposé est en excellent état. Il est équipé d'un très bel intérieur cuir fauve connolly et ne totalise que 70 000 kilomètres.

35 000 / 45 000 €





41

**LANCIA INTÉGRALE ÉVOLUTION 1
ROSSO WINNER 1992**

Numéro de série ZLA831AB0005544049

L'Intégrale Évolution est pour beaucoup la plus jolie des Intégrale.

Pour les besoins de la compétition, son châssis a été élargi de 4 cm environ et ses aîles sont encore plus larges.

Apparition d'un becquet arrière réglable en 3 positions Jantes speedline en 15, pare-chocs avant et arrière redessinés.

Capot avant redessiné.

Nouvelles optiques de phare et de clignotants.

Répétiteurs latéraux ronds.

Orifice de remplissage du carburant type aviation.

Une centaine de modèles triés au hasard sur les chaînes de production, sont équipés du vaporisateur pour l'échangeur, avec réservoir dans le coffre comme le liquide essuie glace, pour les besoins de l'homologation en rallye.

La répartition de la puissance est toujours 43/57 comme les 16v.

Les ressorts sont plus courts par rapport à une 16v « normale », et les amortisseurs spécifiques.

Notre modèle proposé à la vente se trouve en excellent état. Sa couleur atypique (winner Rosso) en font un modèle rare dont la production n'a pas dépassé plus d'une centaine de réalisations.

Elle est équipée de jantes en 17 pouces et d'une ligne d'échappement en inox.

Elle dispose bien sur de ses pièces d'origine qui seront livrées avec le véhicule à son nouveau propriétaire.

Elle totalise aujourd'hui un peu plus de 90 000 kilomètres et les plastiques de protection des panneaux de portes sont toujours présents... et son état général est remarquable.

52 000 / 60 000 €



42

LANCIA DELTA INTÉGRALE MARTINI 5. LA LÉGENDE

Numéro de série ZLA831AB000567718

État d'origine véritablement exceptionnel.
Opportunité unique.
La meilleure des séries limitées.

Il s'agit d'une des versions les plus intéressantes de Delta Integrale. Non catalysée, elle est dotée du moteur 210 ch et il s'agit d'une série limitée Martini 5, lancée en hommage au cinquième titre Lancia en Championnat du monde des rallyes. Cet exemplaire porte le numéro, sur un total de 400 Martini 5 produites, qui recevaient notamment des sièges baquets Recaro en alcantara noir

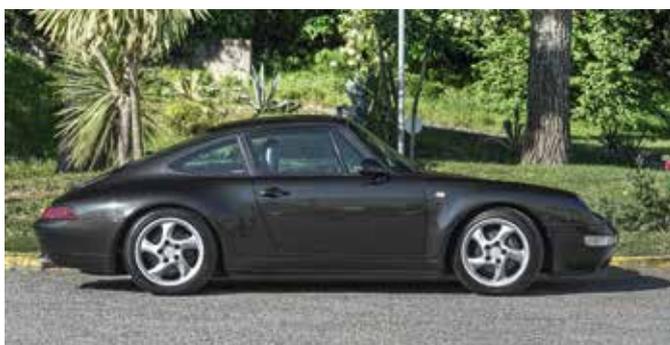
avec surpiqûres rouges. Accompagnée de ses carnets d'origine, équipée d'un autoradio Clarion et de la climatisation, cette voiture a fait l'objet d'une révision complète, avec remplacement de l'embrayage et des 4 amortisseurs. Elle montre un état d'origine vraiment exceptionnel, sans éraflure ni usure..

Le modèle présenté est en excellent état.
Sa peinture d'origine et son intérieur en alcantara sont dans un état proche du neuf.

Ne totalisant que seulement 68 000 kilomètres, et fabriquée seulement à 400 exemplaires, cette Delta Integrale Martini 5 représente un excellent investissement et une rare opportunité d'entrer dans la légende du sport automobile.

95 000 / 110 000 €





43

PORSCHE 993 . La dernière « vraie » Porsche !

Numéro de série WPOZZZ99ZRS312822(01)

La Porsche 993 est la quatrième génération de Porsche 911, sportive de prestige développée par le constructeur allemand Porsche. Dernière version de la série 911 à posséder le moteur boxer dans sa configuration d'origine, c'est-à-dire avec un refroidissement à air, le six-cylindres à plat connaîtra de nombreuses évolutions. Il sera par ailleurs désormais associé à une boîte de vitesses à six rapports. De nombreux perfectionnements électroniques apparaissent également, aussi bien en ce qui concerne la gestion du moteur que les aides à la sécurité active (anti-patinage, ABS, air bag...).

La 993 est officiellement présentée au public le 9 novembre 1993, le département marketing n'ayant visiblement pas choisi cette date au hasard. À cette période, le succès de ce modèle est vital pour Porsche, car ce sera pratiquement sa seule voiture à la vente pendant quatre ans. Pour beaucoup de porschistes, cette série 993 restera la dernière « vraie » 911, associant le design inimitable de la 911 à son fameux moteur six-cylindres à plat refroidi par air.

Noire, intérieur cuir noir avec toit ouvrant d'origine, le modèle proposé à la vente totalise un peu moins de 150 000 km au compteur.

38 000 / 55 000 €





44
MINI CABRIONI MONTE CARLO

Numéro de série SAXXNNAYNBD034846

Cabrioni Cabrio Design est un transformateur néerlandais qui réalise des cabriolets sur mesure à partir de toutes sortes de bases. Ainsi c'est tout naturellement que l'entreprise s'intéressa à la Mini en 1992, pour finalement proposer un premier modèle en 1994, présenté lors des festivités du 35^e

anniversaire. L'objectif était de réaliser un cabriolet luxueux proche de ceux proposés à l'époque par des marques telles que BMW ou Mercedes. Si la réalisation d'un cabriolet Mini semble facile à première vue, il n'en est rien dans la réalité. En effet, supprimer le toit qui concourt très efficacement à la rigidité de l'ensemble, nécessite des renforcements importants afin que la caisse conserve sa rigidité. À notre connaissance, environ 300 Mini ont été converties par ce transformateur.

Notre modèle a été restauré à grand frais. Il est également muni de sa brochure publicitaire d'origine !

25 000 / 35 000 €





45
RENAULT CLIO WILLIAMS...
NUMÉROTÉE... 70 000 km

Numéro de série VF1C57M0512424912

Comme le disait fièrement le slogan publicitaire de l'époque, « Vous pouvez rougir de honte, verdir de rage, mais c'est à une Clio que Frank Williams a donné son nom ». 20 ans plus tard, la Clio Williams a rejoint les plus grandes icônes

des sportives populaires... La Renault Clio Williams est une véritable petite sportive à l'ancienne, l'une des dernières de son espèce. Performante et efficace, elle aura marqué sa génération et le cœur des passionnés.

La Williams fait désormais partie des rares voitures de grande série devenues des « collectors ».

Pour le reste, si vous aussi vous avez été piqué par le Cupidon de Renault sport, nous vous proposons ce modèle numéroté, catalysé, d'origine suisse,

carte grise française avec seulement 70 000 kilomètres au compteur.

25 000 / 35 000 €





46
CLIO V6 SERIE 1...
MOINS DE 5000 KILOMÈTRES

Numéro de série VF1C61A0620609676

Nous sommes au Mondial 1998. Renault présente sa nouvelle gamme Clio II et expose le concept Clio RS Trophy. L'idée est de reprendre ce qui a fait le succès de la R5 : moteur central arrière, propulsion et look d'enfer. Cette présentation est accueillie avec beaucoup d'enthousiasme par le public. Initialement destinée à la piste, Renault décide de l'homologuer pour la route et de la produire en quantité limitée. Elle fait alors appel à TWR (Tom Walkinshaw Racing) pour la conception mais aussi pour la production. TWR très impliqué dans la course automobile possède une usine d'assemblage en Suède. C'est donc là-bas que les caisses 3 portes seront expédiées, modifiées

puisque l'ensemble sera monté. Mais implanter le V6 Peugeot Renault 3.0 litres dans une Clio n'est pas chose aisée. L'idée de l'implantation centrale arrière obligera à redessiner la voiture en lui donnant un look impressionnant comme c'était envisagé dès le début d'autant plus que le moteur est en position transversale. Le nouveau V6 développait 230cv sur la version route. Plus de deux longues années seront nécessaires pour l'élaboration et la mise au point de la V6 avec le concours pour la mise au point de Jean Ragnotti figure mythique de la marque.

Le véhicule proposé totalise moins de 5 000 kilomètres et se trouve dans un état proche du neuf.

50 000 / 60 000 €



47

**ALFA ROMEO SPIDER 3.2V6 Q4.
CABRIOLET V6 TRANSMISSION
INTÉGRALE !**

Numéro de série MAL2905FT666

Son look ravageur et la sonorité diabolique de son V6 sont deux arguments de poids de cet Alfa Romeo Spider qui a fait un malheur dans les quartiers branchés.

Sa transmission intégrale Q4 rend l'Alfa Romeo Spider V6 des plus sécurisants et évite tout problème de motricité. 260 cv et le 0 à 100 km/h abattu en moins de 7 secondes, auront raison de votre brushing...

Le véhicule proposé à la vente est munie des toutes les options constructeur et totalise au compteur moins de 85 000 kilomètres.

16 000 / 22 000 €



48

BJ 42 LE 4X4 PAR EXCELLENCE

Numéro de série 913797

Le point commun des BJ 40 est une résistance à toutes épreuves, un qualité de fabrication hors normes et un entretien facile. Nombreux sont les véhicules encore en activité au kilométrage pharaonique.

Grand classique du genre, c'est le BJ lancé en 1951 qui a fait connaître Toyota à travers le monde. Surnommé Land Cruiser en 1954, par allusion évidente au Land Rover, il constituait le premier maillon d'une prestigieuse lignée, qui se poursuit encore aujourd'hui et qui s'est maintes fois distinguée par sa polyvalence, à l'aise autant comme véhicule utilitaire que comme machine de rallye-raid.

Équipé d'un moteur Diesel quatre cylindres 3.4 L, notre BJ 42 proposé à la vente a été totalement restauré comme s'il n'avait jamais été utilisé en tout-terrain, et l'intérieur est impeccable. L'embrayage et le système de freinage ont été revus récemment. Il totalise 111 000 kilomètres au compteur.

Voilà ce qui vous est donné l'occasion de découvrir et d'acheter...

25 000 / 28 000 €





49

TOYOTA HJ 45 Pick Up Baché 1979

Numéro de série HJ 45027183

Les Land cruiser ont largement contribué au succès et à l'essor de TOYOTA dans le monde. Le premier modèle de cette fabuleuse lignée est le B85 ou BJ1 qui a été élaboré suite à un appel d'offre de l'armée américaine pour 1 000 véhicules dont elle avait besoin pour la guerre de Corée, cet appel d'offre reviendra à Mitsubishi qui construira des Jeep américaines sous licence.

Toyota a construit les Land Cruiser depuis 1950.



C'est le symbole du marché tout terrain et c'est la 1^{re} voiture particulière exportée du Japon.

Toutes les générations de cette famille de Toyota se rencontrent sur les cinq continents, ou leur légendaire robustesse est reconnue.

Le HJ 45 fait partie de la série 4 avec un moteur 6 cylindres, 3.6L, de 95cv. Il existe en break ou Pick Up.

Le Toy HJ 45 présenté, en configuration Pick up bâché a été totalement restauré.

Il fait partie de la série 4 équipé d'un moteur 6 cylindres, 3.6L, de 95cv

Il totalise 64 000 kilomètres au compteur. Il est pourvu d'un treuil électrique et de phares additionnels.

Une rareté pour les inconditionnels de ce mythique véhicule à l'état proche du neuf.

20 000 / 25 000 €

conditions de vente et enchères

Boisgirard - Antonini est une société de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régie par la loi du 10 juillet 2000. En cette qualité Boisgirard - Antonini agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur. Les rapports entre Boisgirard - Antonini et l'acquéreur sont soumis aux présentes conditions générales d'achat qui pourront être amendées par des avis écrits ou oraux qui seront mentionnés au procès verbal de vente.

1 - Le bien mis en vente

- a) Les acquéreurs potentiels sont invités à examiner les biens pouvant les intéresser avant la vente aux enchères, et notamment pendant les expositions. Boisgirard - Antonini se tient à la disposition des acquéreurs potentiels pour leur fournir des rapports sur l'état des lots.
- b) Tous les biens sont vendus tels quels dans l'état où ils se trouvent au moment de la vente avec leurs imperfections ou défauts. Aucune réclamation ne sera possible relativement aux restaurations d'usage et petits accidents. Il est de la responsabilité des futurs enchérisseurs d'examiner chaque bien avant la vente et de compter sur leur propre jugement aux fins de vérifier si chaque bien correspond à la description.
- c) Les indications données par Boisgirard - Antonini sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant le lot, sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert. L'absence d'indication d'une restauration, d'un accident ou d'un incident dans le catalogue, les rapports, les étiquettes ainsi que verbalement, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé. Inversement la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts.
- d) Les estimations sont fournies à titre purement indicatif et elles ne peuvent être considérées comme impliquant la certitude que le bien sera vendu au prix estimé ou même à l'intérieur de la fourchette d'estimations.
- e) Seule l'authenticité des véhicules est garantie, en tenant compte des réserves éventuelles apportées dans la description.
- f) Les véhicules sont vendus en l'état. Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. En effet, l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente. L'exposition préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours et permettant de se rendre compte de l'état des véhicules, il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée.
- g) Pour des raisons administratives, les désignations des véhicules reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation.
- h) Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques qui sont à leur disposition auprès de la société de ventes. Cependant, des véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique français. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.
- i) Le changement d'immatriculation des véhicules est à la charge et sous la seule responsabilité de l'acheteur, notamment dans le respect des délais légaux.

2 - La vente

- a) en vue d'une bonne organisation des ventes, les acquéreurs potentiels sont invités à se faire connaître auprès de Boisgirard - Antonini, avant la vente, afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles. Boisgirard - Antonini se réserve de demander à tout acquéreur potentiel de justifier de son identité ainsi que de ses références bancaires. Boisgirard - Antonini se réserve d'interdire l'accès à la salle de vente de tout acquéreur potentiel pour justes motifs.
- b) Toute personne qui se porte enchérisseur s'engage à régler personnellement et immédiatement le prix d'adjudication augmenté des frais à la charge de l'acquéreur et de tous impôts ou taxes qui pourraient être exigibles. Tout enchérisseur est censé agir pour son propre compte sauf dénonciation préalable de sa qualité de mandataire pour le compte d'un tiers, acceptée par Boisgirard - Antonini.
- c) Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente.

- Toutefois Boisgirard - Antonini pourra accepter gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. Boisgirard - Antonini ne pourra engager sa responsabilité notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou d'omissions relatives à la réception des enchères par téléphone.
- d) Boisgirard - Antonini pourra accepter gracieusement d'exécuter des ordres d'enchérir qui lui auront été transmis avant la vente, pour lesquels elle se réserve le droit de demander un dépôt de garantie, et qu'elle aura acceptés. Si le lot n'est pas adjugé à cet enchérisseur, le dépôt de garantie sera renvoyé. Boisgirard - Antonini ne pourra engager sa responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission d'exécution d'un ordre écrit.
 - e) Dans l'hypothèse où un prix de réserve aurait été stipulé par le vendeur, Boisgirard - Antonini se réserve de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à ce que le prix de réserve soit atteint.
 - f) Boisgirard - Antonini dirigera la vente de façon discrétionnaire tout en respectant les usages établis. Boisgirard - Antonini se réserve le droit de refuser toute enchère, d'organiser les enchères de la façon la plus appropriée, de déplacer certains lots lors de la vente, de retirer tout lot de la vente, de réunir ou de séparer des lots. En cas de contestation Boisgirard - Antonini se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.
 - g) L'adjudicataire ne pourra obtenir la livraison du lot qu'après règlement de l'intégralité du prix. En cas de remise d'un chèque ordinaire, seul l'encaissement du chèque vaudra règlement.

3 - Les incidents de la vente

- a) Dans l'hypothèse où deux personnes auront porté des enchères identiques par la voix, le geste, ou par téléphone et réclament en même temps le bénéfice de l'adjudication après le coup de marteau, le bien sera immédiatement remis en vente au prix proposé par les derniers enchérisseurs, et tout le public présent pourra porter de nouvelles enchères.
- b) Pour faciliter la présentation des biens lors de ventes, Boisgirard - Antonini pourra utiliser des moyens vidéo. Les photos du catalogue ne sont pas contractuelles. En cas d'erreur de manipulation pouvant conduire pendant la vente à présenter un bien différent de celui sur lequel les enchères sont portées, Boisgirard - Antonini ne pourra engager sa responsabilité, et sera seul juge de la nécessité de recommencer les enchères.

4 - Préemption de l'État français

L'État français dispose d'un droit de préemption des œuvres vendues conformément aux textes en vigueur. L'exercice de ce droit intervient immédiatement après le coup de marteau, le représentant de l'État manifestant alors la volonté de ce dernier de se substituer au dernier enchérisseur, et devant confirmer la préemption dans les 15 jours. Boisgirard - Antonini ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la préemption pour l'État français.

5 - L'exécution de la vente

- a) En sus du prix de l'adjudication, l'adjudicataire (acheteur) devra acquitter par lot et par tranche dégressive les commissions et taxes suivantes :
 - 1) Lots en provenance de l'Union européenne : Les frais seront dégressifs par tranche et par lot, de 16 % + TVA (au taux en vigueur) jusqu'à 900 000 €, et de 12 % + TVA (au taux en vigueur) au-delà de 900 001 €.Ces frais seront précisés avant la vente. En cas de règlement par Carte Bleue étrangère, la Maison de Vente Boisgirard - Antonini facturera 1 % en sus du montant de l'adjudication.
- 2) Les lots précédés d'un * seront assujettis à la TVA supplémentaire de 5,5 % s'ils restent en France ou en Union européenne. La TVA à l'import peut être rétrocédée à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors Union européenne dans les deux mois qui suivent la vente.
- b) L'enlèvement des véhicules devra être réalisé dans les délais indiqués en début de catalogue après règlement intégral.

Passé ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

- c) Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs dans les délais indiqués en début de catalogue seront soumis à une facturation de stockage précisée en début de catalogue. La délivrance des voitures ne pourra s'effectuer qu'une fois ses frais de stockage payés.
 - d) Les acheteurs doivent s'assurer qu'ils ont tous les documents, ainsi que les clés, relatifs à leur lot au moment où ils l'emportent. Nous conseillons aux enchérisseurs potentiels résidant à l'étranger ou qui ne seront pas sur place lors de la vente de prévoir à l'avance, auprès de la Boisgirard - Antonini, l'entreposage et/ou la livraison de leur lot.
 - e) Les voitures françaises de plus de 75 ans nécessitent l'obtention d'une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités peuvent être soumises à des délais. Les licences d'exportation des véhicules avec un titre de circulation étranger sont soumises à la législation en vigueur dans leur pays d'origine.
 - f) Le paiement du lot aura lieu au comptant, pour l'intégralité du prix, des frais et taxes, même en cas de nécessité d'obtention d'une licence d'exportation.
 - L'adjudicataire pourra s'acquitter par les moyens suivants :
 - en espèces : jusqu'à 1 000 € frais et taxes compris pour les ressortissants français et 15 000 € pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs papiers d'identité.
 - par virement bancaire.
 - par carte de crédit : VISA.
 - g) Dans l'hypothèse où l'adjudicataire ne sera pas fait enregistrer avant la vente, il devra communiquer les renseignements nécessaires dès l'adjudication du lot prononcée.
 - h) Il appartiendra à l'adjudicataire de faire assurer le lot dès l'adjudication. Il ne pourra recourir contre Boisgirard - Antonini, dans l'hypothèse du vol, de la perte ou de la dégradation de son lot, après l'adjudication.
 - i) Le lot ne sera délivré à l'acquéreur qu'après paiement intégral du prix des frais et des taxes. Dans l'intervalle Boisgirard - Antonini pourra facturer à l'acquéreur des frais de dépôt du lot, et éventuellement des frais de manutention et de transport. À défaut de paiement par l'adjudicataire, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur folle enchère de l'adjudicataire défaillant ; si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai d'un mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit, sans préjudice de dommages intérêts dus par l'adjudicataire défaillant.
 - En outre, Boisgirard - Antonini se réserve de réclamer à l'adjudicataire défaillant, à son choix :
 - des intérêts au taux légal majoré de cinq points,
 - 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.
- Boisgirard - Antonini se réserve d'exclure de ses ventes futures, tout adjudicataire qui aura été défaillant ou qui n'aura pas respecté les présentes conditions générales d'achat. 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.

6 - Propriété intellectuelle - reproduction des œuvres

Boisgirard - Antonini est propriétaire du droit de reproduction de leur catalogue. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon à son préjudice. En outre Boisgirard - Antonini 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.

7 - Compétences législative et juridictionnelle

La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat. Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur, et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris (France).





en partenariat avec :

BOISGIRARD ANTONINI

PROVENCE - CÔTE-D'AZUR

Maison de vente aux enchères

40 - 42 rue Gioffredo - 06000 Nice - tél. : +33(0)4 93 80 04 03 - fax : +33(0)4 93 13 93 45
mail : boisgirard-nice@wanadoo.fr

www.boisgirard.com