

**VENTE AUTOMOBILES DE COLLECTION, MOTOS ET CANOTS LE 11 DECEMBRE 2011
A 14H30**

Contact :

Stéphane Pavot

Directeur du département

+33 (0)1 80 81 90 10

+33 (0)6 81 59 85 65

s.pavot@osenat.com

EXPERTS

Mario Montanaro

+ 33 (0)6 71 27 36 01

montanaro.osenat@orange.fr

Patrice Moreau

+ 33 (0) 6 80 72 72 75

moreau.osenat@orange.fr

Patrick Devillars (expert canots)

+ 33 (0) 6 13 33 33 47

EXPOSITIONS PUBLIQUES

A Moret sur Loing (107 avenue Georges Clemenceau)

Du vendredi 9 au samedi 10 décembre de 10h à 19h

Dimanche 11 décembre de 9h à 12h.

1- Plaque émaillée Victoria, diamètre 59 cm ; <i>Plate enamelled VICTORIA, single sided, 59 cm diameter</i>	100 / 150 €
2- Plaque émaillée Texaco, haut 58,5 cm, larg 44,5 cm ; <i>Plate enamelled TEXACO, single sided</i>	50 / 80 €
3- Plaque émaillée Haupt Werkstatt, haut 60 cm, larg 40 cm ; <i>Plate enamelled Haupt Werkstatt, single sided</i>	50 / 80 €
4- Plaque émaillée Fiat, double faces, haut 80 cm, larg 80 cm ; <i>Plate enamelled FIAT, double sided</i>	150/250 €
5- Plaque émaillée Azur, double faces, diam 100 cm ; <i>Plate enamelled AZUR, double sided</i>	80/120 €
6- Plaque émaillée Shell, double faces, haut 68 cm, larg 77 cm ; <i>Plate enamelled SHELL, double sided</i>	100/150 €
7- Plaque émaillée Tudor, double faces, haut 55 cm, larg 90 cm ; <i>Plate enamelled TUDOR, double sided</i>	80 / 120 €
8- Plaque émaillée Chantecler, diam 70 cm ; <i>Plate enamelled CHANTECLER, single sided</i>	40 / 60 €
9- Plaque émaillée Kervoline, haut 60 cm, larg 120 cm ; <i>Plate enamelled KERVOLINE, single sided</i>	40 / 60 €
10- Plaque émaillée Interdit aux véhicules à moteur, haut 40 cm, larg 60 cm ; <i>An enamel sign for prohibition, single sided</i>	40 / 60 €
11- Plaque émaillée Huiles Labo, haut 48 cm, larg 98 cm ; <i>Plate enamelled HUILES LABO, single sided</i>	60/90 €
12- Tôle peinte Michelin ZX, haut 80 cm, larg 60 cm ; <i>A printed tin sign MICHELIN ZX , single sided</i>	50/80 €
13- Plaque émaillée Levman, haut 30 cm, larg 50cm ; <i>Plate enamelled LEVMAN, single sided</i>	40 / 60 €
14- Plaque émaillée Spidoléine, haut 96 cm, larg 137 cm ; <i>Plate enamelled SPIDOLEINE, single sided</i>	50 / 80 €
15- Panneau de signalisation, haut 84 cm, larg 100 cm ; <i>An enamel sign for prohibition, single sided</i>	50 / 80 €
16- Tôle peinte Michelin, haut 65 cm, larg 65 cm ; <i>A printed tin sign MICHELIN ZX , single sided</i>	50 / 80 €
17- Lot de 4 panneaux de signalisation ; <i>Plate enamelled Set of 4 signs single sided</i>	50 / 80 €

- 18- Plaque émaillée Dunlop, haut 30 cm, larg 127 cm ;
Plate enamelled DUNLOP, single sided 50 / 80 €
- 19- Plaque émaillée Accumulateurs Dinin, double faces, haut 50 cm, larg 75 cm ;
Plate enamelled DININ, double sided 50 / 80 €
- 20- Plaque émaillée Kervoline, haut 39 cm, larg 60 cm ;
Plate enamelled KERVOLINE, single sided 60 / 90 €
- 21- Lot de 4 panneaux de signalisation ;
Plate enamelled Set of 4 signs single sided 50 / 80 €
- 22- Plaque émaillée Huiles Labo, haut 47 cm, larg 97 cm ;
Plate enamelled HUILES LABO, single sided 60/90 €
- 23- Lot de 3 plaques Kléber ;
Set of 3 KLEBER plates, single sided 50 / 80 €
- 24- Tôle peinte Sigma, double faces, haut 82 cm, larg 56 cm ;
A printed tin SIGMA, double sided 50 / 80 €
- 25- Lot de 2 toles peintes Michelin, haut 80 cm, larg 60 cm ;
Set of 2 printed tins MICHELIN, single sided 50 / 80 €
- 26- Enseigne lumineuse Station G, double faces, haut 90 cm, larg 60 cm ;
Lighted sign STATION G, double sided 80 / 120 €
- 27- Enseigne lumineuse Facom, haut 88 cm, larg 67 cm ;
Lighted sign FACOM, double sided 80 / 120 €
- 28- Enseigne lumineuse Steco, haut 46 cm, larg 46 cm ;
Lighted sign STECO, single sided 50 / 80 €
- 29- Enseigne lumineuse Bosal, haut 21 cm, larg 100 cm ;
Lighted sign BOSAL, single sided 50 / 80 €
- 30- Collection Lucien Loreille (suite) Insigne de calandre Peugeot 203 ;
PEUGEOT 203 badge, Lucien Loreille Collection 50/80 €
- 31- Mascotte anglaise «**The Guide**», bronze patiné, haut 185 cm, larg 115 cm ;
Motoring Mascot « The Guide », bronze not signed on the base, mounted on a wooden base 400/500 €
- 32- **Lévrier** signé C.Brau, France, 1925-1930, Bronze nickelé, grand modèle, haut 100 mm, larg 230 mm, modèle adopté pour les Automobiles Delage, Réf 763 Livre Michel Legrand ;
"Lévrier" signed on the base C. Brau, French, circa 1925-1930, Bronze plated, big model, the model adopted for Delage, (Michel Legrand French Book Ref 763) 600/750 €

33- **Diane Chasserresse** bronze signé (André Marcel) Bouraine, haut 100 mm, larg 135 mm ;
« **Diane Chasserresse** », mascot by André Marcel Bouraine, French circa 1925, signed on the
base, in nickel plated bronze, Art Deco style 500/600 €

34- **Femme Oiseau** dite aussi **Cigogne Parisienne**, bronze signé Elly, sur bouchon à
barrettes, haut 152 mm, larg 196 mm ;
« **Femme Oiseau** » or « **Cigogne Parisienne** », mascot by Elly, French circa 1925, signed on
the base, in nickel plated bronze, on cap strips like Amilcar 500/650 €

35- **Angelot** signé L.Kley, bronze d'art, haut 103 mm, larg 50 mm ;
« **Angelot** », art bronze nikel silver plated by L.Kley, signed on the base, mounted on a
wooden base 300/400 €

36- **Pigeon** par Sabino, très rare dans cet état, aucune ébréchure, haut 93 mm, larg 86 m ;
A « **Pigeon** » glass mascot by Sabino, French, marked France around the base, very rare in
this condition, no chipping 600/700 €

37- **Janus**, le Dieu Romain aux 2 visages opposés. Il était le Dieu des portes, ayant comme
elles une double face. A Rome le temple de Janus avait ses portes fermées en temps de paix et
ouvertes en temps de guerre, permettant ainsi au peuple de rentrer rapidement, 1920/1925,
bronze argenté, haut 83 mm, Réf 114 M.L. ;
« **Janus** », Roman god with two faces opposite. He was the god of doors, like them with
double faces. Janus temple in Rome had closed its doors in peacetime and in war opened,
allowing people to return quickly, 1920/1925, bronze, silver (Michel Legrand French Book
R114) 500/600 €

38- **Citron** «Double Chevron», France 1925, Bronze, haut 80 mm, larg 160 mm; Réf 983 M
L. ;
« **Citron Double Chevron** », French mascot circa 1925, bronze for Citroen cars (Michel
Legrand French Book R983) 250/300 €

39- **Lévrier**, France 1925-1930, Bronze Chromé, (coupé à l'embase) haut 55 mm, long 230
mm; Modèle adopté Automobiles Delage. Réf 763 M. Legrand ;
« **Lévrier** », French circa 1925-1930, Bronze Chrome, (base cutting); model adopted Delage
cars. (M. Legrand Book R 763) 400/600 €

40- Motif de capot monté sur les **Salmson** 10 cv «S4-61» et 13 cv «S4-E». «Celui-ci provient
de ma 10 cv de 1951. Pour se conformer à l'arrêté ministériel de 1958 qui interdisait les
motifs proéminents pouvant être dangereux, le précédent propriétaire préféra le retirer et je
l'ai trouvé dans la boîte à gants» Lucien Loreille
Salmson badge for 10 HP « S4-61 » and 13 HP « S4-E » "This badge comes from my 10 hp
1951. To comply with the 1958 ministerial decree which forbade the prominent reasons
which can be dangerous, the previous owner chose to remove it and I found it in the glove
box" Lucien LoreilleCollection 200/300 €

41- Lot de 2 mascottes, une mascotte américaine et un Jaguar
Set of 2 mascots : USA mascot and Jaguar mascot 100/150 €

42- **Jeanne d'Arc** avec le drapeau, haut 145 mm ;

- Jeanne d'Arc, Historical French Personnage* 50/80 €
- 43- Moteur **DE DION BOUTON**, Société des Alliage Cothias, réduction du monocylindre célébrant le 25 000 ème moteur
De Dion Bouton engine, Society of Cothias alloy, reducing the one cylinder celebrating the 25,000 th engin
 100/200 €
- 44- Lot de 3 médailles, Monte Carlo Veteran Car Club 1966, Veteran Car Club d'Italia 1964, Verkehrsmuseum Dresden
3 medals :Monte Carlo Veteran Car Club 1966, Veteran Car Club d'Italia 1964, Verkehrsmuseum Dresden
 50/80 €
- 45- Médaille, ascension du ballon captif à vapeur. Paris. 1878.
 Face: PANORAMA DE PARIS 1878. Vue aérienne de Paris avec le ballon à vapeur de M. Giffard.
 Dos: SOUVENIR DE MON ASCENSION DANS LE GRAND BALLON CAPTIF A VAPEUR DE Mr HENRY GIFFARD.
 Cuivre doré, diam 50,5 mm
Medal, balloon ascent of steam. Paris. 1878.
Front: PANORAMA DE PARIS 1878. Aerial view of Paris with the ball steam from Mr. Giffard.
Back: SOUVENIR DE MON ASCENSION DANS LE GRAND BALLON CAPTIF A VAPEUR DE Mr HENRY GIFFARD (Memory of my ascension in the grand ball captive of steam Mr. Henry Giffard.)
Gilded copper, diameter 50.5 mm
 50/80 €
- 46- Lot de diverses médailles, insignes et broches
Medals, badges and pins 40/60 €
- 47- Lot de 7 boites et accessoires
Set of 7 boxes and accessories 40/60 €
- 48- Lot de 2 médailles du Cinquantenaire de l'Automobile Club de l'Ouest 20 juin 1957, De Dion Bouton 1911 et Delaunay Belleville 1913; 2 badges Allgemeiner Schnaufferl Club et Oldtimer Club Bern, ainsi qu'un bouchon décoratif Automobiles Renault
Set of two medals of the "Automobile Club de l'Ouest" fiftieth anniversary June 20, 1957, 1911 De Dion Bouton and Delaunay Belleville 1913; 2 badges Allgemeiner Schnaufferl Oldtimer Club and Club Bern, and a decorative cap Renault Cars 80/120 €
- 49- Lot de divers badges et porte-clés de marques automobiles
Set of various badges and key rings to car brands 50/80 €
- 50- Lot de 9 médailles Monnaie de Paris représentant les constructeurs Marcel et Louis Renault signée A Bourroux (diam 68 mm) ; Albert De Dion et Georges Bouton signée A Bourroux (diam 68 mm) ; Armand Peugeot signée A Bourroux (diam 68 mm) ; René Panhard et Emile Levassor signée A Bourroux (diam 68 mm) ; Amédée Bollée signée Vic Daumas

(x2, diam 68 mm) ; Maurice Sizaire signée M Salembier (diam 68 mm) ; Marius Berliet signé Muller et Ettore Bugatti (haut 78 mm)

Set of 9 medals "Monnaie de Paris" Marcel and Louis Renault manufacturers signed A Bourroux French (diameter 68 mm) and George Albert De Dion Bouton signed A Bourroux, (diameter 68 mm) Armand Peugeot signed A Bourroux (diameter 68 mm) René Panhard and Emile Levassor signed A Bourroux (diameter 68 mm); Amedee Bollee signed Vic Daumas (x2, 68 mm diam), Maurice Sizaire signed M Salembier (diameter 68 mm), Marius Berliet signed Muller and Ettore Bugatti (78 mm high) 150/250 €

50bis- CITROEN JRD Camion benne, couleur bleu d'origine, rare, long 31 cm
French Toys signed JRD representing Citroen Truck, blue original color, rare 200 / 300 €

51- Tracteur Renault par CIJ, reproduction du tracteur Renault R 3040 lancé sur le marché en 1952, avec sa remorque à ridelles
French Toys signed CIJ representing Renault tractor with trailer flatbed truck 200/300 €

52- Tracteur Tool box, reversible avec personnage articulé et Moissonneuse Batteuse Massey Ferguson 760 avec personnage, jouet Britains Ltd
Set of 2 toys : Tractor signed Tool Box and combine harvester signed Massey Ferguson 760 50/80 €

53- Lot de miniatures comprenant des Dinky Toys, Solido, ... et un jouet JRD Citroen HY modifié
Set of models including Dinky Toys, Solido, and a french toy ... JRD Citroen HY type modified 100/150 €

54- Lot de 30 miniatures au 1/43^{ème} Solido
Set of 30 Solido models 100/150 €

55- Lot de 2 miniatures Ford
Set of 2 models Ford 50/80 €

56- Camion télévision Joustra, toit repeint
French Toy representing TV truck signed Joustra 50/80 €

57- Lot de 5 miniatures au 1/43^{ème} Solido et 2 Alfa Romeo
Set of 5 Solido models and 2 models Alfa Romeo race cars 50/80 €

58- Lot de 15 miniatures Ferrari au 1/18^{ème}
Set of 15 Ferrari Models 80/120 €

59- Maquette Pocher Ferrari Testarossa au 1/8^{ème}, sellerie noire, avec sa clé de contact
Pocher Ferrari Testarossa model at 1/8th, Black interior with its ignition key 200/300 €

60- Maquette Pocher Ferrari F40 au 1/8^{ème}
Pocher Ferrari F40 model at 1/8th 200/300 €

61- Maquette Pocher Ferrari Testarossa au 1/8^{ème}, sellerie beige
Pocher Ferrari Testarossa model in 1/8th, beige interior 200/300 €

- 62- Maquette de la Formule 1 Renault RE 20 Turbo de René Arnoux au 1/12^{ème} (avec sa boîte d'origine)
Model of the Formula 1 Renault RE 20 Turbo ex René Arnoux at 1/12th (with its original box) 150/250 €
- 63- Lot de 11 miniatures militaires de marque Dinky Toys avec leurs boîtes d'origine
11 Military Dinky Toys Models with their original boxes 100/150 €
- 64- Lot de 12 miniatures militaires de marque Dinky Toys avec leurs boîtes d'origine
12 Military Dinky Toys Models with their original boxes 100/150 €
- 65- Lot de 18 miniatures militaires de marque Solido avec leurs boîtes d'origine
18 Military Dinky Toys Models with their original boxes 100/150 €
- 66- Lot de 21 miniatures militaires de marque Solido avec leurs boîtes d'origine
21 Military Dinky Toys Models with their original boxes 150/200 €
- 67- Lot de 30 miniatures militaires de marque Solido avec leurs boîtes d'origine
30 Military Dinky Toys Models with their original boxes 200/250 €
- 68- Jouet Ferrari «Campeon» filoguidé dans sa boîte d'origine de la marque PAYA, avec le carnet
Ferrari toy "Campeon" representing 250 LM Model, wire-guided in its original box brand Paya, and his book 100/150 €
- 69- Train Hornby avec son coffret
Hornby Train with his case 50/80 €
- 70- Lot de décors, rails et wagons en boîte de marque Jouef HO
Sets, tracks and wogons brand canned Jouef HO 50/80 €
- 71- Lot HO comprenant une locomotive et un wagon (pas dans sa boîte d'origine) de la marque Cox + 2 motrices Lima HO ayant joué (quelques traces d'usure) dans leurs boîtes d'origine comprenant la T43 220 et la 14.2171 + Lot de 4 wagons Lima HO neufs dans leurs boîtes d'origine + Lot de 6 wagons et une motrice HO de marque Bachmann (Canada) dans leurs boîtes d'origine en état neuf + Important lot d'éléments de décors et rails pour circuit HO, neuf ou occasion
HO Set includes a locomotive and a wagon (not original box) + 2 Lima HO in their original boxes including the T43 220 and the 14.2171 + 4 new Lima HO wagons in their original box + Set of 6 wagons and driving brand HO Bachmann (Canada) in their original boxes in mint condition + Important lot of set pieces and HO track to track, new or used 100/150 €
- 72- «Mich à l'automobile», préface de Franz Reichel, 1907.
 Album de planches en couleurs (42 + préface)
 «Cet album m'a été offert par Monsieur Malartre» (Collection Lucien Loreille)
"Mich à l'automobile," preface to Franz Reichel, 1907.
Album of color plates (42 + Preface)
"The celebrate collector Mr. Malartre give me this exceptional album" (Lucien Loreille Collection) 500/600 €

- 73- Grand Album Illustré de l'Industrie Automobile, Automobile Club de France 1902
(Collection Lucien Loreille)
"Grand Album Illustré de l'Industrie Automobile, Automobile Club de France 1902" (Lucien Loreille Collection) in French, Germany and English
250/350 €
- 74- Grand Album Illustré de l'Industrie Automobile, Automobile Club de France 1903
(Collection Lucien Loreille)
"Grand Album Illustré de l'Industrie Automobile, Automobile Club de France 1903" (Lucien Loreille Collection) in French, Germany and English
250/350 €
- 75- La Vie au Grand Air, 3 juillet 1903 (Collection Lucien Loreille)
« La Vie au Grand Air, 3 juillet 1903 » (Lucien Loreille Collection)
100/150 €
- 76- Collection complète de l'Album du Fanatique, du numéro 1 (1966) au numéro 163 (1982)
Complete Collection "Album du Fanatique", Number 1 (1966) at number 163 (1982)
80/120 €
- 77- Collection complète de l'Anthologie Automobile du numéro 1 au numéro 38
Complete collection "Anthologie Automobile" number 1 to number 38
80/120 €
- 78- Collection complète de L'Enthousiaste du numéro 1 au numéro 30
Complete Collection "L'Enthousiaste" number 1 to number 30
50/80 €
- 79- Collection complète de l'Automobiliste du numéro 1 au numéro 62
Complete collection "L'Automobiliste" number 1 to number 62
100/120 €
- 80- Lot comprenant Premières Voitures de M Sedgwick (Hachette); Histoire Mondiale de l'Automobile par Jacques Rousseau (Hachette); Autos Encyclopédie complète de 1885 à nos jours
Various Books
50/80 €
- 81- Lot comprenant Rolls Royce, 75 ans de perfection automobile par Edward Eves (EPA); Duesenberg par JL Elbert (avec les identifications de châssis); Automobile par Ralph Stein (Flammarion); Les grandes marques Bugatti par HG Conway (Adaptation française par Paul Badré); Les grandes marques BMW par Walton (Adaptation française par Paul Badré); Les grandes marques Mercedes Benz par Bell (Adaptation française par Paul Badré)
Various Books
80/120 €
- 82- Lot comprenant Les Automobiles célèbres de l'histoire par Jean Pierre Thévoz; Enzo Ferrari Mes joies Terribles; Porsche par RV Frankenberg; Les Rois de la Vitesse par P Clifton; Belles Voitures d'autrefois; Mon royaume La Course par A Neubauer; Jim Clark par Jim Clark; 20 ans de course par RV Frankenberg; Les grands de la Formule 1 par B Gill; The Vintage Motor Car par C Clutton et J Stanford; Le dictionnaire marabout des voitures de sport et de compétition par E Tragatsch (2 et 3)
Various Books
50/80 €

- 83- Lot de divers revues Le Fanatique de l'Automobile, Auto Passion et Auto Retro
Various Books 50/80 €
- 84- Lot comprenant «Automobiles Archives», «Porsche», «Les 10 000 km de Francorchamps et leurs métamorphoses», «Sport Auto 40 ans de voitures d'exception», «Les grandes marques Porsche», «Les must de Porsche», «Porsche», «Porsche», «Les grandes marques Porsche», «Puissance Porsche», «Les bagnoles qu'on aime», «Voitures de rêve Porsche»
Various Books 100/150 €
- 85- Lot de catalogues CITROEN (Rares: Livret édité à l'occasion de la triennale de Milan 1957 où la DS a été exposée comme œuvre d'art; Catalogue 1959 «Victoire à Monte Carlo»; Bossaert GT19); ID et DS; Traction Avant II commerciale; Camion U23 1956; Type H 1956; 2cv fourgonnette 1959; Le Citroën 1959, 1960, 1962; Gamme 1974; CX; UMAP 2cv, Ami 6, Ami 8, Dyane)
Various automotive catalogues Citroen 50/80 €
- 86- Lot de catalogues RENAULT (4cv de 1949; Frégate de 1952 par Géo Ham; Autocolorama de 1964 4L intact, prêt à être monté; Dauphine; Floride Caravelle; R8; R10; Frégate; R4; R5 Cacharel; R16; Utilitaires; Dauphinoise; Colorado; Car; Estafette microcar; gamme 1963; ...)
Various automotive catalogues Renault 50/80 €
- 87- Lot de catalogues PEUGEOT (Toutes les gammes 203; 403; 404; 204)
Various automotive catalogues Peugeot 50/80 €
- 88- Lot de catalogues PANHARD (CD (rare); Dyna ; Junior ; PL17 ; 24)
Various automotive catalogues Panhard 50/80 €
- 89- Lot de catalogues ALVIS, BRISTOL, VAUXHALL, DAIMLER (SP 250, 2.5 L V8 Saloon), STANDARD TRIUMPH 1952 (Standard Vanguard, Triumph Renown, Mayflower, Roadster), ROLLS ROYCE BENTLEY (Gamme 1960), LAND ROVER 107 Station Wagon 1959
Various automotive catalogues 50/80 €
- 90- Lot de catalogues AUSTIN (A40 Somerset cabriolet et van en français, A700 Pick up, Camions, Baby 850 en français, A55 et A60, A99 Westminster, A110 Westminster en français, 1100, 1800); PRINCESS 1100; MORRIS (Minor 1000, Mini Minor, Traveller Cooper, 1100)
Various automotive catalogues 50/80 €
- 91- Lot de catalogues ROVER (60-75-90 1955 et 1956 (en français), 105 en français, 95-110, 3 L, 2000 en français); GROUPE ROOTES (Karrier Bantam, Hillman Husky, Minx, Super Minx; Singer Gazelle, Vogue en français; Sunbeam Rapier, Alpine; Humber Hawk, Sceptre en français, Super Snipe)
Various automotive catalogues 50/80 €
- 92- Lot de catalogues FORD (Anglia, Cortina, Taunus,...)
Various automotive catalogues 50/80 €

- 93- Lot de catalogues SIMCA (Monte Carlo 1950, Gamme 1959, Gamme 1964, Versailles 1^{er} catalogue/dépliant encore badgé Ford, Aronde, Ariane, Vedette, 1000, coupé 1000, 1300-1500, 1100)
Various automotive catalogues 50/80 €
- 94- Lot de catalogues MASERATI, ASA, ALFA ROMEO, LANCIA (Fulvia, Flavia, Beta Spider, Gamme 1959), AUTOBIANCHI (Bianchina, Stellina, Primula, AIII), FIAT (500D, 600D, 850-850 coupé, spider, 1100-1100 D-1100 T, 1300-1500, cabriolets 1200- 1500- 1600 S, 124-125, 1800-1800 B-2300-2300S Coupé- 1500 L, 8V)
Various automotive catalogues 50/80 €
- 95- Carte Routière de France DE DION BOUTON, spéciale pour automobiles, dressée au Service Cartographique des Etablissements de Dion Bouton (début 1900)
French Road Map by De Dion Bouton, special cars, nestled in the Ordnance Survey of Establishments Dion Bouton (early 1900) 50/80 €
- 96- Lithographie de M Athinson représentant une BUGATTI Type 35B
Bugatti Type 35B by M Athinson 250/350 €
- 97- Lot de 2 lithographies anciennes représentant une Renault 1910 (20 cv) et une Lanchester 1908 (20HP)
2 lithography representing Renault 1910 and Lanchester 1908 50/80 €
- 98- Affiche Monaco 6 et 7 septembre 1958 (38 x 53 cm)
Poster « Monaco 6 et 7 septembre 1958 » 50/80 €
- 99- Lot de 5 lithographies de Paul Bracq (52 x 43 cm)
5 Paul Bracq Lithography 60/90 €
- 100- Lot de 2 lithographies: CITROEN C6 Familiale 1931 et CITROEN Torpédo 5 cv 1922 (49 x 31 cm)
2 Lithography Citroen 50/80 €
- 101- Lot de 2 gouaches originales représentant une Formule LOTUS et une reproduction de l'un des dessins
2 original drawings representing Lotus Formula 1 and a reproduction 100/150 €
- 102- Lithographie «Moto- Flirt» par Georges Meunier, Ed Sagot (68,5 x 46,5 cm)
Lithography « Moto-Flirt » by Georges Meunier, Ed Sagot 50/80 €
- 103- Affiche du Grand Prix de Dortmund en 1967 (60.5 x 42 cm)
Poster Dortmund Grand Prix in 1967 50/80 €
- 104- Affiche des 12 Heures Internationales de Reims 24 et 25 juin 1967 (Beligond) (59 x 39.5 cm)
Poster « 12 Heures Internationales de Reims 24 et 25 juin 1967 » by Beligond 50/80 €
- 105- Affiche des Trophées de France et de La Coupe Internationale de Vitesse, Trophée Craven A 25 juin 1967 (58.5 x 39.5 cm)

Poster «Trophées de France et de La Coupe Internationale de Vitesse, Trophée Craven A 25 juin 1967 »

50/80 €

106- Ronan LEMARRE

Artiste breton autodidacte, passionné d'autos anciennes, il conjugue à la fois les rêves de l'artiste et ceux du collectionneur.

Le fait déclencheur, à l'origine de son inspiration est la découverte dans les années 1980 de la fameuse collection Michel DOVAZ. Derrière une porte de grange, se cachait un véritable trésor de véhicules prestigieux dans leur «jus» illustrant parfaitement cette notion de «sortie de grange».

Se développe alors chez lui le fantasme de tous collectionneurs qui va donner naissance à son œuvre. Dès lors, de sa palette, il va donner la vie à ces belles endormies.

Il reconstitue à l'atelier les impressions visuelles fugitivement ressenties. Il souligne aussi l'extraordinaire inventivité de la sensibilité et de l'esprit humain et la part irréductible de la personnalité dans l'interprétation.

Créateur avant tout, Ronan LEMARRE conçoit et réalise une œuvre à partir de son inspiration et de son imagination. Une passion qu'il cultive depuis l'enfance.

Sa technique, son style et son travail sur la lumière retiendra l'attention à la fois du collectionneur et de l'amateur d'art.

«Papillon en sommeil» Une Mercedes Benz 300 SL endormie
Huile sur Toile (73 x 100 cm)

“Sleeping Beauties” or “discover the barn find”

French Artist, combines the two dreams : the artist and the collector .

The triggering event, the source of his inspiration was the discovery in the 1980 collection of the famous french collectors Michel DOVAZ. Behind a barn door, hid a treasure trove of prestigious vehicles in their "original condition" perfectly illustrates this concept of "output barn."

Then develops in him the fantasy of all collectors who will give birth to his work. Therefore, his drawing, he will give life to these sleeping beauties.

It restores the workshop felt fleetingly visual impressions. It also highlights the extraordinary inventiveness and sensitivity of the human spirit and the irreducible part of the personality in the interpretation. Creator of all, Ronan LEMARRE designs and a work from his inspiration and imagination. He cultivates a passion since childhood.

His technique, his style and his work on light will attract the attention of both the collector and art lover.

*"Butterfly sleep" A Mercedes Benz 300 SL
Oil on canvas*

1000 / 1500 €

107- Ronan LEMARRE

Artiste breton autodidacte, passionné d'autos anciennes, il conjugue à la fois les rêves de l'artiste et ceux du collectionneur.

Le fait déclencheur, à l'origine de son inspiration est la découverte dans les années 1980 de la fameuse collection Michel DOVAZ. Derrière une porte de grange, se cachait un véritable

trésor de véhicules prestigieux dans leur «jus» illustrant parfaitement cette notion de «sortie de grange».

Se développe alors chez lui le fantasme de tous collectionneurs qui va donner naissance à son œuvre. Dès lors, de sa palette acrylique, il va donner la vie à ces belles endormies.

Il reconstitue à l'atelier les impressions visuelles fugitivement ressenties. Il souligne aussi l'extraordinaire inventivité de la sensibilité et de l'esprit humain et la part irréductible de la personnalité dans l'interprétation.

Créateur avant tout, Ronan LEMARRE conçoit et réalise une œuvre à partir de son inspiration et de son imagination. Une passion qu'il cultive depuis l'enfance.

Sa technique, son style et son travail sur la lumière retiendra l'attention à la fois du collectionneur et de l'amateur d'art.

«Citroën Traction Cabriolet dormant »

Huile sur Toile (73 x 100 cm)

« Citroen Traction Convertible sleeping »

Oil on canvas

1000 / 1500 €

108- Phare Auteroche, diamètre 23.5 cm

French HeadLight signed « Auteroche »

50/80 €

109- Lanterne Phare Auteroche, indicateur pour Taxi avec inscription «Hop. St Louis»

French Lantern "Auteroche", Taxi indicator registration "Hop(ital) St Louis"

50/80 €

110- Lot comprenant une pompe de tarage d'injecteurs Lavalette Bosch et un Purgeur de freins Arc 50

French Pump injection signed « Lavalette Bosch » and Brake bleeder" Arc50"

50/80 €

111- Lot Michelin comprenant un Bibendum et des écarteurs de roues estampillés Michelin

Michelin Bibendum and wheel spacers stamped Michelin

50/80 €

112- Caisse en bois pour bidons d'huile, avec 2 plaques émaillées Castrol de chaque côté

Wooden box for cans of oil, Castrol with two enamel plates on each side

50/80 €

112 bis- Philips : Poste TSF automobile (auto radio) type NX 601 V de 1951, 5 gammes d'ondes, clavier à 4 touches, 4 stations pré-réglées, alimentation 6 volts

French Radio Philips

50/80 €

113- «Le Caïffa» - La société **Au Planteur de Caïffa** est fondée en 1890 par Mr et Mme Michel Cahen. Initialement uniquement torréfacteur, vendant toute une gamme de café dans son magasin, Michel Cahen tout en restant spécialiste du café, transforme son magasin en épicerie. Il découvre le coefficient multiplicateur et ouvre alors un deuxième puis un troisième magasin et de nombreux autres en province. Grâce à deux idées très nouvelles pour l'époque, sa société connaît rapidement une très forte expansion. Dans la France encore très majoritairement rurale de la fin du XIX^e siècle et du début du 20^e, il est important d'aller chez l'habitant. Ces magasins servent à irriguer les campagnes. De nombreux colporteurs iront de ferme en ferme proposer les produits de la société, à pied avec des poussettes à bras. Le caisson qu'il trimbale d'environ 1/2 mètre cube aux roues cerclées de fer qui tintent sur les

pavés disjoints est peint aux armes du «Planteur de Caïffa». Il propose aux ménagères café, épices, levures, farines et différentes spécialités vendues directement sous la marque "Caïffa". Le succès sera au rendez vous et aujourd'hui encore cette société fait partie d'un groupe qui est l'un des trois plus grands torréfacteurs du monde.

Ce très rare et exceptionnel Caïffa en bois et tôle avec 3 roues en bois style calèche, servait à la distribution de café et de produits alimentaires

*"Le Caïffa" - Planter Society **Au Planteur de Caïffa** was founded in 1890 by Mr. and Mrs. Michel Cahen. Initially only roaster, selling a range of coffee in his store, Michel Cahen while remaining coffee specialist, turns his grocery store. He opens a second and a third store and many others in the provinces. With two very new ideas, his company quickly becomes a very strong expansion. In the still largely rural France in the late nineteenth and early twentieth, it is important to go with the locals. These stores are used to irrigate the countryside. Many peddlers go from farm to farm offering products of the company, walking with strollers arm. He lugs around the box about 1 / 2 cubic meter iron-rimmed wheels tinkling on the pavement disjoint is painted with the arms of "Planteur de Caïffa." It offers domestic coffee, spices, yeast, flour and various specialties sold directly under the "Caïffa". Success will meet you and even today this company is part of a group that is one of the three largest coffee roasters in the world.*

This very rare and exceptional Caïffa wood and steel wheels with 3 wooden carriage style, served in the distribution of coffee and food 800/1 000 €

114- Rare Voiture de manège roulante représentant une automobile Renault Frégate
Rare car ride on wheels representing a car "Renault Fregate" 400/600 €

115- Voiture à pédales représentant une Citroën DS 19
Pedal car children representing a "Citroen DS 19" 300/500 €

116- Radiateur P Grenier 8 avenue de Bouvines, Paris XIème, n° d'ordre 163712 ; haut 95 cm, larg 70 cm
Automobile radiator signed "P Grenier 8 avenue de Bouvines, Paris XIème", n° 163712
400/600 €

117- Radiateur Chenard & Walcker ; haut 70 cm, larg 55 cm
Radiator for Chenard & Walcker Cars 100/150 €

118- Radiateur Talbot ; haut 66 cm, larg 50 cm
Radiator for Talbot Cars 100/150 €

119- Radiateur Peugeot ; haut 70 cm, larg 50 cm
Radiator for Peugeot Cars 100/150 €

120- Radiateur de marque Chausson ; haut 55 cm, larg 60 cm
Radiator signed by Chausson 120/250 €

121- Vélo Solex 3800 100/150 €

122- 1955 MONET GOYON Starlett type S2GDC
n° de série 7488

Carte grise française

Equipée d'un moteur Villiers 2 temps de 98 cc et dessinée par Alexis Kow, la Monet Goyon Starlett est à mi chemin entre le scooter et le vélomoteur. De conception originale avec une suspension avant à flexibilité variable étudiée par l'ingénieur Grégoire, le type S2GDC a été fabriqué entre 1954 et 1955.

Boite à 2 rapports, lancement du moteur par levier à main droite, cadre poutre caréné en tôle emboutie, réservoir incorporé. Deux propriétaires depuis l'origine.

1955 MONET GOYON Starlett type S2GDC

Serial No. 7488

French Title

Fitted with a Villiers 2-stroke engine 98 cc and designed by Alexis Kow, the Monet Goyon Starlett is halfway between the scooter and moped. Original design with a front suspension with variable flexibility studied by the engineer Gregory, the type S2GDC was manufactured between 1954 and 1955.

Box 2 reports, starting the engine by hand lever on the right, streamlined frame beam pressed steel, tank incorporated. Only Two owners from new.

123- BUGATTI 55 par De La Chapelle N° 511

Remettant au goût du jour une mode née pendant les années 30, De La Chapelle crée depuis 1979 des jouets pas comme les autres. Ces superbes reproductions sont fabriquées entièrement à la main, et réalisées avec les standards de qualité qui ont fait la réputation de la marque. En France, il existe encore des entreprises artisanales où l'on aime construire avec passion, comme au début du siècle, et ce pour le plus grand plaisir des conducteurs en herbe. Ceux-ci éprouvent, à des vitesses raisonnables, des sensations aussi intenses que leurs aînés au volant du modèle original.

Objets rares, les juniors De La Chapelle, dont chaque exemplaire est numéroté, sont des objets de collection et de décoration. Collectionneurs avertis ou fanatiques, beaucoup l'ont vite compris, et certains ont même monté de véritables écuries avec ces petits bolides.

Ces jouets font aussi rêver les responsables marketing de grandes sociétés. Exposer une De La Chapelle Junior dans sa vitrine est un très bon vecteur promotionnel. Les concessionnaires automobiles ne s'y sont pas trompés, ils sont nombreux à animer leur show-room avec ces merveilleuses voitures.

Tant d'adultes passionnés en ont rêvé au cours de leur enfance!

Magnifique jouet à moteur thermique Sachs "saxonnette", 47 cm³, 2 vitesses automatiques. L= 2,10m. Construite en 1980 par Xavier DE LA CHAPELLE pour la société AROLA, la première série fût livrée pour les fêtes de Noël de cette même année.

BUGATTI 55 by De La Chapelle N° 511

Delivering up to date fashion born during the 30's, De La Chapelle creates toys since 1979 like no other. These beautiful reproductions are made entirely by hand and made with quality standards that have made the reputation of the brand.

In France, there are still cottage industries where people like to build with passion, as in the beginning of the century, for the delight of the drivers grass. They feel, at reasonable speeds,

sensations as intense as their elders at the wheel of the original model.

Rare items, juniors De La Chapelle, where each copy is numbered, are collectibles and decoration. Collectors or fanatics, many have quickly understood, and some even mounted real stables with these little cars.

These toys are also marketers dream of large corporations. Exhibiting a Junior De La Chapelle in his shop window is an excellent promotional vehicle. Car dealers do not make a mistake, they are likely to facilitate their showroom with these wonderful cars. So many fans have dreamed of adults during their childhood!

Bugatti 55 DLC with thermal engine 49cc SACHS, 2 speeds.

2500/3500 €

201- COLLECTION DE CITROEN DE MONSIEUR X (1ère Partie)

1924 Citroën 5HP type C Cabriolet dit « coupé docteur »

Châssis n° 20.912

Carte grise française

8 000 / 12 000 €

Moteur : 4 cylindres en ligne (55 x 90 mm) pour 855 cm³

Puissance : 11 CV à 2 100 tr/mn

Distribution : Soupapes et arbre à cames latéraux

Alimentation par carburateur horizontal

Allumage par bobine et distributeur

Boîte de vitesses à 3 rapports et MA

Freins à tambours à commande mécanique sur la transmission et les roues arrière

Suspension par ressorts quart elliptiques

Essieu avant et pont arrière rigides

Roues Michelin démontables

Poids environ 600 kg.

C'est à l'excellent Edmond Moyet que l'on doit la réalisation de la Citroën 5HP. Il fut aussi le père du premier cyclecar Amilcar et c'est la raison pour laquelle la 5HP lui ressemble dans sa conception. Deux ans après la sortie du type A, la première Citroën, remplacée en juin 1921 par le type B, la 5HP est officiellement présentée lors du Salon de l'Auto de Paris en octobre 1921, son vrai nom est tout logiquement le type C. Ce modèle est réceptionné par le service des mines le 29 novembre et la production débute en série en juin 1922. Après près de 80 000 exemplaires, la commercialisation de ce modèle est arrêtée en mai 1926. C'est dans une nouvelle usine de 7 hectares et située à Levallois que la plupart des 5HP sont sorties, cette construction nécessita 6 mois d'où le décalage entre la production et la présentation. En effet les installations du quai de Javel ne suffisaient pas pour la production de tous les modèles. En 1925, il y avait 5 000 agents Citroën en France, ce réseau était redoutablement efficace. Le succès commercial fut énorme, cette voiture souvent jaune était surnommée la « Citron ». La gamme « usine » des carrosseries disponibles étaient : la torpédo 2 places « cul de poule », la torpédo 3 places décalées en « faux trèfle » ou 3 places en « trèfle », le cabriolet 2 places appelé « coupé docteur » et enfin la version utilitaire pour livraison surnommée la « boulangère ». Les consommations d'essence et d'huile étaient faibles, le coût

d'entretien réduit à sa plus simple expression, l'équipement général était complet avec notamment une roue de secours avec pneu, phares et avertisseur électriques. La fiabilité et la robustesse de sa mécanique permirent à cet emblématique modèle de rouler et d'être encore régulièrement utilisé jusque dans les années 60 ! Les femmes appréciaient particulièrement sa petite taille et sa facilité de conduite et rien n'a changé aujourd'hui !

Le modèle présenté est un cabriolet, c'est la version luxe de la gamme surnommée le « coupé docteur ». La finition haut de gamme comportait des boiseries intérieures, une capote étanche et des vitres latérales descendantes. Il n'y a qu'une seule porte, du côté passager, de l'autre se trouve la roue de secours. Esthétiquement le pare-brise est positionné plus loin du radiateur ce qui allonge l'auvent et donne beaucoup d'allure comparativement aux versions torpédos. Onéreuse, c'est une version bien plus confortable et beaucoup plus rare que les petites torpédos. Avec les ailes plates, il s'agit d'un exemplaire de la première version qui est à remettre en route. Le numéro de série positionne sa date de sortie d'usine en janvier 1924. L'état général de cet exemplaire est très satisfaisant.

1924 Citroen 5HP standard C Convertible says "doctor coach"

Chassis n° 20.912

French Title

8 000/12 000 €

Engine: 4 cylinders, Power: 11 CV to 2.100 rpm

Distribution: Side valves and camshaft Fuel by horizontal carburettor Lighting by reel and distributor Gear box to 3 reports/ratios and MA Brakes drums with power-control on the transmission and the aft wheels

Suspension by elliptic springs quarter before and back bridge rigid dismountable

Wheels Michelin

It is in the excellent Edmond Moyet the excellent realization of the Citroen 5HP. He was also the father of the first cyclecar Amilcar and this is why the 5HP resembles to him in its design. Two years after the exit of type A, the first Citroen, replaced in June 1921 by the type B, the 5HP is officially presented at the time of the Motor Show of Paris in October 1921, its true name is all logically the type C. This model is delivered by the mines inspectorate on November 29 and the production begins in series in June 1922. After nearly 80.000 specimens, the marketing of this model is stopped in May 1926. It is in a new factory of 7 hectares and located at Levallois(near Paris) that the majority of the 5HP left, this construction required 6 months from where the shift enters the production and the presentation. Indeed the installations of the "Quai de Javel" were not enough for the production to all the models. In 1925, there were 5.000 Citroen agents in France, this network was terribly effective. Commercial success was enormous; this often yellow car was called "Lemon". The range "machines" body available were: the torpedo 2 places "hen bottom", the torpedo 3 places shifted in "false clover" or 3 "clover" places, the convertible 2 places called "coupé docteur" and finally the utility version for called delivery the "baker". The oil and petrol consumptions were low; the maintenance costs reduced to its simpler expression, the equipment general was complete with in particular a spare wheel with tire, headlights and electric alarm. The reliability and the robustness of its mechanics allowed this emblematic model to roll and to be still

regularly used until in the Sixties! The women appreciated her small size particularly and its facility of control and nothing did not change today! The model presented is a convertible, it is the version luxates called range the "half-compartment doctor". The top-of-the-range completion comprised interior woodworks, a tight hood and downward side panes. There is not that only one door, on the momentary side, other is the spare wheel. Aesthetically the windshield is positioned more far from the radiator what lengthens the hood and compared gives much pace to the versions torpedoes. Expensive, it is a version much more comfortable and much rarer than small the torpedoes. With the wings punts, it is about a specimen of the first version which is to be given on the way. The job number positions its date of exit of factory in January 1924.

202-

1930 CITROEN C6 I «Benne basculante»

Châssis n° 170221

Carte grise française

La Citroën C6 de tourisme était en 1930 le haut de gamme de la marque. Et tout comme la C4 de tourisme, la C6 avait sa version «Utilitaire». Alors que la C4 Camionnette pouvait prétendre à une charge utile de 800 à 1200 kg, la C6 et son puissant moteur 6 cylindres de 2442 cc pouvait aisément emmener une charge de 1800 à 2000 kg. Avec un poids à vide carrossé de 1700 à 1800 kg, c'est un véhicule assez léger.

Fiscalement il est amusant de constater que l'Etat proposait des puissances à la demande: la C6 de tourisme était taxée pour 14 cv, la C6 utilitaire avait une puissance identique si elle était équipée d'une carrosserie pour le transport de voyageurs sans être pour autant un «transport en commun», mais si la carrosserie était destinée au transport de marchandises, alors la puissance fiscale était réduite à 12 cv.

Notre 12 cv C6 I est équipée d'une superbe benne basculante de marque F. Geneve. Le système est mécanique, porte le numéro M2033 et s'opère avec une manivelle. C'est l'équipement idéal pour le transport du sable ou du gravier. Tout respire la solidité et la force avec des gros freins, un pont arrière énorme et des grandes roues avec un train arrière jumelé. Entièrement restauré, ce camion benne ne possède plus sa manivelle et la porte de sa benne, il manque aussi les panneaux de portes et une partie du plancher. Mais ce ne sont là que des détails qu'il sera facile et peu onéreux de refaire.

La «carte grise» nous indique que de 1939 à aujourd'hui il n'y a eu qu'un seul propriétaire, un maçon situé en Corrèze. Ce camion a été (ré) immatriculé au titre du renouvellement gratuit le 3 avril 1951. Il est entré dans la collection de notre amateur «citroëniste» en 2001. La charge utile a été modifiée et a été passée de 2000 kg à 1200 kg, ce qui rend le permis poids lourd inutile pour sa conduite.

Globalement en superbe état, cette rarissime Citroën C6 I est une pièce éminemment désirable.

1930 CITROEN C6 I "Tipper"

170221

French Title

The Citroën C6 tourism in 1930 was the high-end brand. And just as the tourist C4, C6 version was "Utility". While Van C4 could claim a payload of 800 to 1200 kg, the C6 and powerful 6-cylinder 2442 cc could easily take a load of 1800 to 2000 kg. With a curb weight

of bodywork from 1700 to 1800 kg, is a vehicle light enough.

Tax it is amusing to note that the State proposed powers to demand: the C6 passenger was taxed for 14 hp, the C6 was identical power utility if it was equipped with a body to carry passengers without being as a "transit", but if the body was designed to carry goods, then the fiscal power was reduced to 12 hp.

Our 12 hp I C6 is equipped with a superb brand dump F. Geneve. The system is mechanical, is numbered M2033 and operates with a crank. This is the ideal equipment for the transport of sand or gravel. Everything exudes solidity and strength with big brakes, a huge rear deck and large wheels with a rear twin. Fully restored, this dump truck has lost its handle and the door of his bucket, he also lacks the door panels and part of the floor. But these are details that it will be easy and cheap to repeat.

The "french title" shows that from 1939 to today there have been only one owner, a builder located in the Corrèze France. This truck has been (re) registered under the free renewal April 3, 1951. He entered the collection of our amateur "Citroën" in 2001. The payload has been modified and has been increased from 2000 kg to 1200 kg, making the permit truck useless for his conduct.

Overall in superb condition, this rare Citroen C6 is a collector piece desirable.

203-

1923 Citroën 5 HP type C « Sport – Crespelle »

Châssis n° 10.694

Carte grise française

10 000 / 13 000 €

Modèle emblématique de la marque, la 5 HP type C est une « vraie voiture aux dimensions réduites » comme le vantait la publicité. Voir historique sur fiche Citroën 5 hp Cabriolet.

Véritable voiture de sport, notre 5 HP bleue est équipée d'une superbe carrosserie avec pointe et ailes « papillons ». Une porte est située à droite pour les places avant. A l'arrière, se trouve un capot amovible permettant l'accès au coffre ou l'emplacement pour une troisième place. Le pare-brise est très sportif avec sa forme en « coupe-vent ». La mécanique est une de ces fameuses transformations « F. Crespelle ». Crespelle, ex chef du service du Service Sportif des Usines Citroën, proposait des transformations moteur brevetées permettant d'augmenter la puissance de 30% ou de 100%. En fait, deux améliorations étaient disponibles une en conservant le bloc d'origine et une autre avec un très beau bloc moteur à soupapes culbutées.

Notre exemplaire est équipé de la « grosse » et très puissante transformation avec le moteur culbuté. Dans ce dernier cas la vitesse annoncée était de 115 km/h en palier et de 70 km/h dans une cote à 10%, il s'agit de performances tout à fait remarquables.

La carrosserie est très ancienne et correspond certainement à la transformation de cette paisible 5 HP en véritable voiture de sport vers 1926.

On est présence d'une petite sportive très rare et éminemment intéressante à remettre en route, l'allumage est très bien mais la vieille essence n'a pas permis la remise en route qui ne devrait pas poser de problème. Notre « 5 HP Sport » restaurée il y a de nombreuses années présente une très sympathique patine. C'est

une belle alternative à une Amilcar type CC/CS ou aux équivalents Samlson / Bignan / BNC par exemples.

1923 Citroen 5 HP C "Sport - Crespelle"

Frames n° 10.694

French Title

10 000/13 000 €

Model emblematic of the mark, the 5 HP type C is a "true car with reduced dimensions" as publicity praised it. See historical on Citroen card 5 HP Convertible. Genuine sports car, our 5 HP blue is equipped with a superb body with point and wings "butterflies". A door is located on the right for the front places. With the back, is a removable cap allowing the access to the trunk or the site for a third place. The windshield is very a sportsman with his shape in "wind-cutter". Mechanics is one of these famous transformations "F. Crespelle". Crespelle, ex chief of the service of the Sporting Service of the Citroen Factories, proposed patented transformations engine making it possible to increase the power of 30% or 100%. In fact, two improvements were available one by preserving the block of origin and another with a very beautiful driving block at collapsed valves. Our specimen is equipped with the "gross" and very powerful transformation with the collapsed engine. In this last case announced speed was of 115 km/h on the level and 70 km/h in a dimension with 10%, they are completely remarkable performances. The body is very old and corresponds certainly to the transformation of this peaceful 5 HP in the genuine sports car about 1926. One is presence of small sporting very rare and eminently interesting to give on the way, lighting is very well but the old gasoline did not allow the re-starting which should not pose problem. Our "5 HP Sport" restored many years ago presents very a sympathetic "patine". It is a beautiful alternative to standard Amilcar CC/CS or equivalents Samlson/Bignan/BNC for examples.

204-

1927 CITROEN B 15 F fourgon

Châssis n° 214921

Carte grise française

Dérivée de la Citroën B14 de tourisme, la camionnette B15 était un petit utilitaire capable d'emmener une charge utile de 1000 kg. Il disposait de roues arrière plus importantes et d'une suspension renforcée. Notre exemplaire est équipé d'une carrosserie fourgon grand volume. Avec seulement deux propriétaires sur les 22 dernières années et globalement en état moyen, c'est une pièce qui ne manque pas d'intérêt et qui pourra même rendre des services à son prochain propriétaire. Les utilitaires d'avant guerre n'ont pas très bien survécu, ce qui les rendent très rares aujourd'hui.

1927 CITROEN B 15 F van

214921

French Title

Derived from the Citroën B14 tourism, the van was a small utility B15 capable of carrying a payload of 1000 kg. He had larger rear wheels and a reinforced suspension. Our copy has a cube van body. With only two owners over the past 22 years in average and overall, it's a piece that is not without interest and may even render services to its next owner. Utilities before the war have not survived very well, which makes them very rare today.

205-

1924 Citroën 5 HP type C « Conduite intérieure 3 places »
Châssis n° 24.148
Carte grise française
10 000 / 13 000 €

Modèle emblématique de la marque, la 5 HP type C est une « vraie voiture aux dimensions réduites » comme le vantait la publicité. Voir historique sur fiche Citroën 5 HP Cabriolet.

Les carrosseries spéciales sont très rares sur les voitures vendues avec une gamme de carrosseries. Le catalogue Citroën officiel ne comportait pas de carrosseries fermées avec la 5 HP.

Le concessionnaire parisien « Bourgeois Luchard », proposait une luxueuse conduite intérieure 4 places avec une porte coté droit et un coffre arrière en pointe conforme aux carrosseries « usine ». Cette belle carrosserie comportait deux places assises. Élégante et confortable, ce type de carrosserie eut un succès certain auprès de la gent féminine.

Notre exemplaire est très similaire aux fabrications connues de « Bourgeois Luchard » mais avec une carrosserie légèrement plus longue sans coffre arrière pour proposer une troisième place. Amusant et simple, pour accéder à la place arrière, il faut coulisser vers le haut le dossier du passager avant pour le dégager et faire glisser l'assise vers l'avant. Cette troisième place est en travers comme sur une Mercedes-Benz 190 SL.

Bien que non signée, il est très probable qu'il s'agit d'un exemplaire « Bourgeois Luchard » mais en version longue. Evidemment, il est aussi possible qu'il s'agisse de l'œuvre d'un autre carrossier. Mais dans tous les cas, c'est une très belle carrosserie, l'idéal de l'époque pour une femme ou un médecin par exemple car leur préférence allait à une voiture petite, élégante et fermée, fiable et confortable.

Entièrement restaurée, ce rarissime et peut être unique exemplaire se présente dans un très bel état général.

1924 Citroen 5 HP C "Sedan 3 places"

Frames n° 24.148

French Title

10 000/13 000 €

Model emblematic of the mark, the 5 HP type C is a "true car with reduced dimensions" as publicity praised it. See historical on Citroen card 5 HP Convertible. The special body is very rare on the cars sold with a range of body. Official the Citroen catalogue did not comprise body closed with the 5 HP. The Parisian dealer "Luchard" proposed a luxurious sedan 4 ice with a door with dimensions right and a back trunk at a peak in conformity with the body "machines". This beautiful body comprised two sided places. Elegant and comfortable, this type of body had an unquestionable success near the fair. Our specimen is very similar to known manufacture of "Luchard Middle-class man" but with a body slightly longer without back trunk to propose a third place. Amusing and simple, to reach the back place, it is necessary to slide to the top the file of the front passenger to release it and make slip base forwards. This third place is transversely as on Mercedes-Benz 190 SL. Although not signed, it is very probable that it is acted of a specimen "Luchard" but as long version. Obviously, it is as possible as it is about the work of another carriage-builder. But in all the

cases, it is a quite pretty body, the ideal of the time for a woman or a doctor for example because their preference went to a small, elegant and closed, reliable and comfortable car. Entirely restored, this extremely rare and can be single specimen is presented in a very beautiful state general.

206-

1953 Citroën 11B Performance

Châssis n° 245 204

Carte grise française

9000 / 13 000 €

Révolutionnaire, à l'époque, il ne pouvait en être autrement. Avec sa carrosserie monocoque très bien dessinée et sa traction avant, la nouvelle Citroën était partie pour une carrière de plus de vingt ans en fabrication et beaucoup plus en utilisation. C'est l'ancien collaborateur de Gabriel Voisin, André Lefebvre qui étudia ce jalon de l'histoire de l'automobile française. La Citroën « Traction Avant » est officiellement née en mai 1934 sous la forme d'une 7 cv. En ce qui concerne la 11cv fiscaux, elle est apparue quelques mois plus tard pour le Salon de Paris en deux modèles de carrosseries, une petite, appelée « 11 Légère » et la « 11 normale » plus longue de 20 cm et plus large de 12 cm. Le 27 juillet 1957, la dernière 11 cv sort de l'usine avec le numéro 444.569 soit vingt-trois ans après la première.

Mythe roulant et confortable, la « traction » était utilisée aussi bien par le Général de Gaulle que par Pierrot le Fou ou le « gang des traction avant ». Pendant la guerre, elle fut aussi bien la voiture de la Gestapo que celle des FFI. Mais sa vraie vocation était d'être une belle voiture familiale. Elle s'acquitta fort bien de sa tâche, son confort, sa fiabilité et sa ligne ont fait plaisir à de nombreuses générations. Elle est depuis très longtemps fortement ancrée dans la mémoire collective.

Le Rallye de Lyon-Charbonnière fut aussi remporté, à plusieurs reprises, par une « traction ».

L'exemplaire proposé est un modèle 1953, et n'a connu que deux propriétaires depuis 1976. Immatriculée dans les Bouches du Rhône à l'époque, elle quitte la France pour la Belgique en 1979 et revient aujourd'hui sur sa terre natale. La sellerie en drap est d'origine et se trouve recouverte avec des housses orange du plus bel effet. La peinture est agréablement patinée par le temps. La carrosserie est très saine. Tous les chromes ont été changés ou refaits. Spacieuse à l'intérieur, la 11B est une grande voiture disposant d'une belle largeur et à l'arrière l'espace pour les jambes est largement prévu, c'est une des caractéristiques de la B (normale) par rapport à la BL (légère). Les freins sont à réviser, mais les pièces nécessaires sont présentes, le temps manquant pour faire le travail. C'est une pièce intéressante qui présente et fonctionne bien. Une galerie de toit, accessoire d'époque, est livrée avec la voiture.

1953 Citroën 11B Performance

245 204

French Title

Revolutionary, this is the name for this new car. With this body and well designed front-wheel drive, the new Citroën had left for a career of over twenty years in manufacturing and much more in use. It is the former associate of Gabriel Voisin, Andre Lefebvre who studied this milestone in the history of the French car. The Citroen "Traction Avant" was officially born in May 1934 as a 7 hp. Regarding the tax 11CV, she appeared a few months later for the Salon de Paris in two models of bodies, a small, called "Light 11" and "normal 11" 20 cm longer and wider than 12 cm. On July 27, 1957, the last 11 hp from the factory with the

number 444569 is twenty-three years after the first.

Myth stock and comfortable, the "Citroen Traction!" was used both by General de Gaulle as Pierrot le Fou or the "gang of Traction Avant." During the war, she was both the Gestapo car than FFI. But it's originally a nice family car. She performed well in its task, its comfort, reliability and have fun online for many generations. It has long been deeply rooted in the collective memory.

The Rallye Lyon-Charbonnière was also awarded several times by "Citroen Traction".

This model offered in this auction is a 1953 model and has had only two owners since 1976. Registered in France at the time, she left France for Belgium in 1979 and is now back in his homeland. The cloth upholstery is original and is covered with orange covers the most beautiful effect. The painting is nicely weathered by time. The body is very healthy. All chrome has been changed or redone. Spacious inside, the 11B is a great car with a nice wide and the rear legroom is widely expected, it is a feature of the "B" (normal) compared to the "BL" (light). The brakes are to be revised, but the necessary parts are present, the missing time to do the job. It's an interesting piece that presents and works well. A roof rack, accessory time comes with the car.

207-

1957 CITROEN 2CV

N° de série 385039

Carte grise française

6000/8000 €

Etudiée avant la guerre, la TPV ne sera mise en fabrication effective qu'à partir de 1949 après sa présentation au Salon de PARIS 1948. La Toute Petite Voiture sera commercialement dénommée la 2cv. Personne n'aurait pu prédire un si grand succès, avec 5 000 000 d'exemplaires en 42 ans, c'est pour une voiture française un double record à la fois en quantité et en durée. Complètement originale avec un moteur bicylindre à refroidissement par air et des suspensions indépendantes au débattement si impressionnant qu'il donne toujours l'impression que la voiture va basculer. Capable de passer partout, sans se poser de questions, la 2 cv est la voiture fétiche de plusieurs générations. Du plus pauvre au plus riche, tout le monde a eu droit à la «2 pattes» à un moment ou à un autre.

Le modèle proposé est du type AZ avec le moteur de 425 cc et l'embrayage centrifuge, c'est la version qui suivait le type A de 375 cc.

Malgré une peinture moyenne, notre 2 cv AZ est dans un très bel état de présentation. Le dessous est vraiment très beau. La sellerie a été refaite et la capote changée. En accessoire, la voiture a reçu une malle bombée «E.R- Nanterre» de grande dimension. Le capot est enjolivé par la mascotte à deux têtes de chevaux.

C'est assurément un «bon» modèle avec le capot en «tôle ondulée» et la toile de coffre, l'intérieur est superbe. Les amateurs ne s'y tromperont pas. Jamais copiée, jamais égalée, la Citroën 2 CV est peut être la voiture française la plus célèbre du monde.

1957 CITROEN 2CV

385039

French Title

6000/8000 €

Studied before the war, the "Citroen 2 CV" will be put into actual production only from 1949

after his presentation at the Salon of 1948 PARIS. The tiny car will be commercially known as the "2CV". Nobody could have predicted such a great success, with five million models in 42 years, a French car for a double record in both quantity and duration. Completely original with a twin engine air-cooled and independent suspension to travel so impressive that it always gives the impression that the car will tip over. Going anywhere, when you want, the "2 CV" is the car fetish of generations. The poorest to the richest, everyone drive this car in France.

This car, type AZ with 425 cc engine and centrifugal clutch is the version that followed the Type A 375 cc.

Despite a painting medium, our 2 CV AZ is in very good condition presentation. The underside is really beautiful. The upholstery has been redone and changed the hood. Accessory, the car received a curved trunk "ER-Nanterre" large. The cover is adorned by two-headed mascot horse.

This is certainly a "good" model with this cover and the canvas trunk, the interior is superb. Never copied, never equaled, the " Citroen 2 CV" is perhaps the most famous French car in the world to buy your French bread !

208-

1972 VOLKSWAGEN 1303

N° de série 1332432970

Carte grise française

2000/3000 €

Après plus de 20 000 000 d'exemplaires, est il encore besoin de présenter la moins rare des voitures jamais fabriquées ?

Etudiée par Ferdinand Porsche, la Volkswagen, voiture du peuple en allemand, est devenue l'une des plus belle « succès story » de l'histoire de l'automobile. Voulu par le gouvernement allemand, dès 1933, pour motoriser son pays, le cahier des charges indiquait que la voiture du peuple devait pour emmener 2 adultes et trois enfants avec bagages à 100 km/h pour une somme dérisoire, le prix d'une moto. Le pari fut réussi.

Cette voiture est devenue une marque et cette marque est devenue depuis 1998 le premier constructeur européen et le troisième mondial. De plus Volkswagen détient dans son portefeuille les marques Audi, Bugatti, Seat, Lamborghini, Skoda, Bentley...

Celle qui est surnommée la « COX » est bien évidemment l'origine de la marque, celle par qui tout est arrivé. Techniquement très intéressante, c'est une monocoque avec 4 roues indépendantes et un moteur 4 cylindres à plat refroidi par air et placé en porte-à-faux arrière. L'exemplaire présenté est un modèle 1972, une des premières 1303. L'intérieur est d'origine et bien conservé. Cette VW 1303 rouge est très saine, quelques trous au niveau de l'emplacement de la batterie. Le moteur est bien un 1283 cm³ et porte un numéro correspondant au modèle et à l'année de la voiture, il est probable que ce soit celui d'origine.

1972 VOLKSWAGEN 1303

N° 1332432970

French Title

2000/3000 €

After more than 20 million copies, there is still need to present the less rare cars ever made? Studied by Ferdinand Porsche, the Volkswagen people's car in German, has become one of the best "success story" in the history of the automobile. Wanted by the German government from 1933 to power his country, the specification stated that the people's car had to take two

*adults and three children with luggage to 100 km / h for a pittance, the price of a motorcycle .
The bet was successful.*

*This car has become a brand and this brand has become since 1998 the leading European
and third world manufacturer. Also VW holds in its portfolio brands Audi, Bugatti, Seat,
Lamborghini, Skoda, Bentley ...*

*This is called the "COX" is obviously the origin of the brand, that by which everything
happened. Technically very interesting, it is a monohull with four independent wheels and a
flat 4-cylinder air-cooled and placed in door-to-rear overhang.*

*The copy shown is a 1972 model, an early 1303. The interior is original and well preserved.
This red 1303 VW is very healthy, a few holes at the location of the battery. The engine is a
1283 cm³ and has a number corresponding to the model and year of the car, it is likely that
either the original one.*

209-

1964 NECKAR SIATA 1500 TS Coupé

Châssis no. 356606

Carte grise française

10 000 / 12 000 €

SIATA signifie Societa Italiana Applicazioni Tecniche Auto-Aviatorie. Fondée à Turin en 1926 par Giorgio Ambrosini, cette société était spécialisée dans les améliorations mécaniques des voitures FIAT et proposait bon nombre d'accessoires pour améliorer les performances des moteurs. Les culasses SIATA avec soupapes en tête pour les moteurs des Fiat Balilla Sport sont restées dans les annales. Vers la fin de la guerre SIATA fut à l'origine d'un immense succès en motorisant les bicyclettes avec un petit moteur à 4 temps adaptable: le Cucciolo. Siata devient ensuite la Societa Italiana Auto Trasformazioni Accessori et propose ses premiers modèles en 1949, il s'agit essentiellement d'une voiture FIAT avec une carrosserie spéciale et des améliorations mécaniques.

Le coupé SIATA 1500 TS est un très élégant coupé Sport dessiné par le grand et très prolifique styliste Giovanni Michelotti. Très en vogue au début des années 60, la façade est traitée avec des doubles phares. Le tableau de bord est «supersport» avec compteurs et compte tours de grand diamètre siglés Siata. La mécanique est surveillée avec la température d'eau, la pression et la température de l'huile, le dernier manomètre correspond au niveau d'essence. L'habitacle est spacieux avec notamment des beaux sièges à l'avant. Pour accueillir les passagers les seuils de portes sont siglés «Siata Auto». C'est la plate forme de la Fiat 1300 qui servait de base à la SIATA TS coupé mais avec le moteur 1500 poussé à 94 cv au lieu des 80 cv d'origine. La vitesse de pointe s'établissait à 170 km/h.

Pour les marchés français et allemand, la SIATA 1500 TS était fabriquée par la filiale allemande de Fiat située à Heilbronn: Neckar dont l'ancien nom était NSU-FIAT. Seuls 650 exemplaires ont été fabriqués.

Notre exemplaire est l'un des rares survivants, dans une belle teinte bleue métallisée avec intérieur rouge. En très bon état de présentation, c'est assurément un «coupé sport» élégant, rare et intéressant. Attachante, cette SIATA 1500 TS coupé n'a connu que deux propriétaires sur les 33 dernières années. C'est un bel exemple de ce qu'il était encore possible d'obtenir dans les années 60, une très jolie voiture «hors série» sur une base de grande diffusion, pour rouler différemment...

1964 Neckar 1500 TS Coupé SIATA

Chassis no. 356606

French Title

10,000 / € 12,000

Societa Italiana SIATA means Applicazioni Tecniche Auto-Aviator. Founded in Turin in 1926 by Giorgio Ambrosini, the company specialized in the mechanical improvements of FIAT cars and offered a number of accessories to enhance engine performance. SIATA cylinder heads with overhead valves for engine Fiat Balilla Sport remained in the annals. Towards the end of the war SIATA was originally a huge success in powering bicycles with a small 4-stroke engine adaptable: the Cucciolo.

Siata then becomes the Societa Italiana Auto Accessori Trasformazioni and offers its first models in 1949, it is basically a FIAT car with special bodywork and mechanical improvements.

The cut SIATA TS 1500 is a stylish sports coupe designed by the great and prolific designer Giovanni Michelotti. Very popular in the early 60's, the facade is treated with dual headlights. The dashboard is "supersport" with counters and large diameter tachometer Siata branded apparel. Mechanics is monitored with the water temperature, pressure and oil temperature, the last gauge is the level of gasoline. The cabin is spacious with particularly beautiful in the front seats. To accommodate passenger door sills are initials "Siata Auto." This is the platform of the Fiat 1300, which was the basis for the TS SIATA cut but with the engine pushed to 1500 instead of 94 hp 80 hp of origin. The top speed stood at 170 km / h. For French and German markets, the 1500 TS SIATA was manufactured by the German subsidiary of Fiat based in Heilbronn Neckar whose former name was NSU-FIAT. Only 650 copies were made.

Our car is one of the few survivors, in a beautiful metallic blue color with red interior. Very good presentation, it is certainly a "sports coupe" elegant, rare and interesting. Endearing, this SIATA 1500 TS cut has had only two owners in the last 33 years. It is a fine example of what was still possible to get in the 60's, a very nice car to drive differently...

210-

1964 MG type MGB

Châssis n° 37734

Carte grise française

10 000 / 12 000 €

C'est au salon de Londres en septembre 1962 que MG lance la remplaçante de la MGA qui s'appelle tout logiquement la MGB. Plus moderne de ligne, le moteur est aussi d'une cylindrée plus importante puisqu'elle passe de 1600 à 1800 cm³. La robustesse de la MGB a fait de ce modèle une des sportives décapotables les plus appréciées au monde. Le succès commercial est là pour le confirmer, la production a été stoppée en 1980 après un demi million d'exemplaires, un record ! Les plus désirables sont les premières versions avec les chromes, dans les années 70, le plastique a beaucoup enlevé au charme du modèle. La disponibilité des pièces et la simplicité des interventions mécaniques permettent d'envisager sereinement une utilisation intensive.

Cette MGB de 1964 était immatriculée depuis 1972 en Haute Savoie avant de rejoindre en 2002 la région de Perpignan. Devenue parisienne en 2009, elle est disponible pour la poursuite de son histoire. Le dernier propriétaire a très bien entretenu la voiture ayant révisé

tout l'allumage, la pompe à essence. Il a aussi procédé au changement du radiateur. Les vidanges ont bien sûr été faites. La batterie et le réservoir d'essence ont été changés, il y a quelques mois.

En très bel état général, cette MGB présente un intérieur tout tendu de cuir crème. Un dossier de factures accompagne la voiture. Un porte bagages accessoire pouvant se positionner sur le coffre arrière sera livré avec la voiture.

1964 MG MGB

N° 37734

French Title

10 000/ 12 000 €

Offered Without Reserve

Show in London in September 1962, MG launched the replacement for the MGA any logically called the MGB. More modern line, the engine of a cylinder is more important since it increases from 1600 to 1800 cm3. The robustness of the MGB has made this model one of the most popular sports convertibles in the world. Commercial success is there to confirm, production was halted in 1980 after half a million copies, a record! The most desirable are the first versions with chrome in the 70 years, plastic has removed much of the charm model. Parts availability and simplicity of mechanical interventions can calmly consider intensive use.

The MGB of 1964 was registered in 1972 in "Haute Savoie" in 2002 before joining the "Perpignan" region. Become Paris in 2009, is available for the continuation of its history. The last owner was very well maintained car with any revised ignition, the fuel pump. He also proceeded to change the radiator. Oil changes have of course been made. Battery and fuel tank have been changed, a few months ago.

In very good condition, the MGB has an interior hung with cream leather. A bill file accompanies the car. A luggage rack accessory that can be positioned on the trunk will come with the car.

211-

1986 ROLLS ROYCE Silver Spirit ex-Christian Gabriel

N° de série SCAZS0008GCX14721

Carte grise française

12 000 / 18 000 €

C'est en 1980, que la Rolls Royce Silver Spirit fait son apparition afin de remplacer la céléberrissime Silver Shadow. C'est une voiture entièrement nouvelle avec des améliorations à tous les niveaux.

Vendue neuve en France par l'intermédiaire de l'importateur de Levallois Perret la « Franco Britannique », l'exemplaire de la vente se présente dans une très élégante couleur bleue métallisée avec pavillon recouvert de vinyl bleu légèrement plus foncé. L'habitacle est traité avec des boiseries précieuses sombres, associé à un cuir bleu du plus bel effet avec ses moquettes dans un ton plus soutenu. Il faut noter que la voiture devait être, à l'origine conduite par un chauffeur et son propriétaire de temps en temps. C'est en effet l'explication la plus logique pour justifier de la présence d'un téléphone à l'arrière et d'un autre à l'avant. L'avant dernier propriétaire n'est autre que l'illustre humoriste et ventriloque Christian

Gabriel qui est toujours avec son inséparable et adorable Freddy.

Avec seulement 78,000 km, certains amateurs peuvent considérer que la voiture est à peine rodée.

Dans un très bel état général de présentation et de fonctionnement, cette Silver Spirit est une voiture très souple et très agréable, un must à l'anglaise. L'ambiance intérieure n'est que luxe, calme et volupté. Les voyages au long court prennent immédiatement une autre dimension dans ce type de vaisseau amiral.

1986 Rolls Royce Silver Spirit ex-Christian Gabriel owner

N° SCAZS0008GCX14721

French Title

12000/18000 €

In 1980, the Rolls Royce Silver Spirit appeared to replace the famous Silver Shadow. This is a completely new car with improvements at all levels.

Sold new in France through the importer of France "Franco Britanique", the copy of the sale comes in an elegant blue metallic with blue vinyl covered pavilion slightly darker. The interior is treated with precious woods dark blue leather combined with the most beautiful effect with carpet in a sustained tone. Note that the car was to be originally driven by a driver and the owner from time to time. It is indeed the most logical reason to justify the presence of a phone in the back and another in front.

The penultimate owner is none other than the famous comedian and ventriloquist "Christian Gabriel" who is always with his inseparable and adorable "Freddy".

With only 78.000 km, some fans may consider that the car is just oiled.

In a beautiful presentation and overall condition of operation, the Silver Spirit is a car very flexible and very nice, a must in English. The atmosphere inside is luxury, calm and pleasure.

During short trips immediately take on another dimension in this type of flagship.

212-

1969 ALFA ROMEO 1750 GT Veloce

Châssis n°1365663

Carte grise française

10 000 / 15 000 €

C'est Giorgetto Giugiaro, pour la Carrozzeria Bertone, qui dessina le Coupé Alfa Romeo 1300 GT en 1963. Giugiaro sera presque 36 ans plus tard consacré par ses pairs comme « Designer du siècle ».

Avec ce dessin génial, Alfa Romeo va décliner tout une gamme faisant évoluer le style et la mécanique au fil du temps jusqu'en 1975.

En 1968, avec la 1750 GT Veloce, le style devient plus agressif avec une nouvelle calandre à quatre phares. Le moteur est en fait un 1779cc. Le modèle est quand même baptisé 1750 du nom du modèle emblématique des années 30.

Tous les moteurs montés dans celle que les amateurs ont très vite surnommé le « coupé Bertone » sont des quatre cylindres en alliage avec double arbre à cames en tête et double carburateur (sauf aux USA). La suspension avant est indépendante, la puissance passe aux roues arrière par l'intermédiaire d'un pont rigide. Les freins à disque et la boîte à cinq rapports sont des équipements d'origine.

Le modèle présenté est une 1750 GTV de la première génération. D'un point de vue du style c'est la plus pure. Les clignotants avant sont posés sur des pare-chocs sans butoirs, les feux arrière sont du petit modèle. La grille noire de calandre est soulignée par une simple baguette reliant les phares à l'emblème central. A l'intérieur les magnifiques sièges d'origine de la première série ont été changés pour les classiques que l'on trouvait dans les séries suivantes. Le tableau de bord est lui aussi d'un style particulièrement sportif avec les gros cadrans des compteurs et compte-tours. On trouve aussi la pression d'huile. Les autres instruments sont relégués sur la console centrale. Le pédalier est ancré sur le plancher, il sera suspendu dans les séries suivantes. Cette voiture porte toujours son immatriculation de 1969. Les amateurs du modèle considère la 1750 GTV première série comme la plus agréable, la meilleure et le plus beau de tous les coupés « Bertone ». C'est vrai que son moteur est très joueur. Il est très fiable si on laisse la mécanique chauffée.

1969 ALFA ROMEO 1750 GT Veloce
#1365663
French Title

Giorgetto Giugiaro, for Carrozzeria Bertone, who designed the Alfa Romeo 1300 GT Coupe in 1963. Giugiaro will be almost 36 years later on by his peers as "Designer of the Century". With this great design, Alfa Romeo will decline a whole range by changing the style and mechanics over the years until 1975.

In 1968, with the 1750 GT Veloce, the style becomes more aggressive with a new grille with four headlights. The engine is actually a 1779cc. The model 1750 is still called by the name of the model flagship of the 30's.

All engines fitted in the one the fans have quickly dubbed the "Bertone coupe" are four-cylinder alloy double overhead cam head and double-carburettor (except United States). The front suspension is independent, the power goes to the rear wheels via a rigid axle. Disc brakes and five-speed box are original equipment.

The model presented is a 1750 GTV of the first generation. Style is the purest. The front indicators are placed on the bumpers without bumpers, tail lights are the small model. The black grille grille is highlighted by a simple rod connecting the headlights with the central emblem. Inside the beautiful original seats of the first series have been changed to the classics that were found in the following series. The dashboard is also a particularly sporty style with large dials meter and tachometer. There are also oil pressure. Other instruments are relegated to the center console. The pedal is anchored to the floor, he will be suspended in the following series. This car still bears his license in 1969. Lovers of the model considers the 1750 GTV first series as the most pleasant, the best and most beautiful of all the cut "Bertone". It is true that its engine is very playful. It is very reliable if we let the mechanics heated.

213-

1927 DE DION BOUTON Type IW

Châssis n° 14.225

Carte grise française

15 000 / 20 000 €

Le Comte De Dion fait la rencontre de Georges Bouton un hiver, grâce à une machine à vapeur. Ensemble ils vont fonder la marque qui allait devenir l'une des plus célèbres de l'histoire de l'automobile. Dès la mise au point du fabuleux petit moteur mono-cylindre, en

1895, la marque va prendre son essor et devenir une des références de la période fin XIXème / début XXème. La première voiturette voit le jour mi 1899, ensuite les modèles vont s'enchaîner. Après la Grande Guerre, la reprise se fait avec une gamme assez complète de 10 à 18 HP. Dès 1923, la marque présente son premier modèle équipé d'un moteur avec soupapes en haut et freins sur les quatre roues, c'est le type IW. En 1925, c'est l'apparition des «Pneu-Confort» toujours à talons mais avec un diamètre de pneus plus important. Le radiateur devient plat et perd sa forme «coupe-vent» en 1926.

La marque n'ayant su prendre le virage de la fabrication en très grande série, comme Peugeot, Citroën ou Renault, perdra ses parts de marché et fermera définitivement la branche automobile au début des années 30.

Notre De Dion Bouton a été totalement restaurée. C'est une 10 chevaux équipée du moteur avec soupapes en haut, technique évoluée pour l'époque. Sa carrosserie est une élégante conduite intérieure six glaces, représentative de l'époque 1920/1930. La peinture est du plus bel effet sur cette carrosserie de luxe avec sa teinte bleu foncée. L'intérieur a aussi eu droit aux plus grands égards avec une sellerie de très belle facture en drap de laine très conforme à l'origine. De petits rideaux agrémentent les vitres pour créer une intimité quelques fois utile. Les boiseries ont été restaurées, le tableau de bord complet et d'origine possède un «Nivex», pour le niveau d'essence dans le réservoir. La voiture possède toujours ses six roues avec pneus «Confort» en 745 x 145. En supplément au catalogue, il s'agit de roues à raies bois avec montage amovible type Rudge-Withworth. Des pare-chocs, accessoires d'époque, sont aussi installés. Le bouchon de radiateur est surmonté d'une mascotte décorative.

La voiture a été entièrement restaurée à partir du châssis, tout a été revu, révisé, refait ou changé, il y a quelques années. Au cours de sa grande remise en état, ce type IW est resté très conforme à l'origine. Il se trouve sans conteste dans un très bel état général de fonctionnement et de présentation.

Marque prestigieuse, modèle très intéressant, carrosserie confortable et représentative de l'époque, superbe état général, notre De Dion Bouton est une voiture qui mérite assurément une place de choix dans une belle collection.

1927 De Dion Bouton Type IW

14225

French Title

15 000 / 20 000 €

Comte De Dion Bouton meet Georges winter, with a steam engine. Together they will build the brand that would become one of the most famous in the history of the automobile. From the development of the fabulous little single-cylinder engine in 1895, the brand will take off and become a reference period late nineteenth / early twentieth. The first cart was created mid 1899, then the models are linked together. After the Great War, the recovery is quite complete with a range from 10 to 18 HP. In 1923, the brand introduces its first model equipped with an engine with valves at the top and brakes on all four wheels, the type IW. In 1925, is the appearance of "Pneu-Comfort" heels, but always with a diameter of larger tires. The radiator becomes flat and loses its shape "wind" in 1926.

The brand have been able to turn the corner of the manufacture in very large series, such as Peugeot, Citroen and Renault, will lose market share and permanently close the automotive industry in the early 30's.

Our De Dion Bouton has been completely restored. It's a 10 horsepower engine equipped with valves at the top, advanced technique for the time. Its body is an elegant sedan six ice,

representative of the period 1920/1930. Painting is the most beautiful effect on the body of luxury with its dark blue color. The interior also got the greatest respect with a saddle of exquisite wool cloth very consistent with the original. Small curtains adorn the windows to create an intimacy sometimes useful. The woodwork has been restored, the dashboard complete and has an original "NIVEX" for the fuel level in the tank. The car still has its six wheels with "Comfort" in 745 x 145. In addition to the catalog, it is striped wooden wheels with removable mounting Rudge-Whitworth type. Bumpers, accessories period are also installed. The radiator cap is topped with a decorative mascot. The car was completely restored from the chassis; everything has been reviewed, revised, redone or changed, a few years ago. During his high restoration, this type IW remained very consistent with the original. It is undoubtedly in a very nice operating condition and presentation.

Prestigious car, very interesting model, body comfortable and representative of the time, superb condition, our De Dion Bouton is a car that certainly deserves a place in a beautiful collection.

214-

1965 FORD Mustang 200ci Cabriolet
Châssis n°5F08T775043
Carte grise de collection
8000/12000 €

La Ford mustang est née d'une idée de Lee Laccoca. Lancé au printemps 64, ce modèle eût un succès immédiat et important. C'est la « Pony car » par excellence et n'a pas de réelles concurrentes. C'est une des rares voitures « grand public » élevée au rang de mythe. La Mustang est toujours fabriquée plus de 40 ans après sa première présentation. Les Ford Mustang sont, à l'image des voitures américaines, disponibles dans une version de base à un prix très abordable et ensuite il y a un très grand nombre d'options disponibles (moteurs, finitions, accessoires...). En fait il y en a rarement 2 identiques. De plus chaque année, le millésime est différent dans le détail ou en profondeur. Les Mustang de la première génération sont celles fabriquées entre 1964 et 1973.

Le cabriolet 1965 présenté appartient à la toute première génération en ce qui concerne son dessin, qui est aussi pour la plupart des amateurs le plus beau. Le Cabriolet présenté est en superbe état d'origine et la sellerie est très bien conservée. Sa mécanique est silencieuse, c'est l'économique six cylindres. La capote est électrique. La batterie est neuve et le contrôle technique est fait. Les cabriolets Mustang représentent un certain art de vivre, la nonchalance à l'américaine, c'est une monture idéale pour « cruiser » sous le soleil.

*1965 Ford Mustang 200ci Convertible
Chassis # 5F08T775043
French Title
€ 8000/12000*

The Ford Mustang was born of an idea of Lee Laccoca. Launched in the spring 64, this model had an immediate success and important. This is the "Pony car" and has no real competitors. This is one of the few cars "general public" elevated to a myth. The Mustang is still produced more than 40 years after its first presentation. The Ford Mustang is, like American cars, available in a basic version with a very affordable price and then there are a large number of options available (motors, finishes, accessories ...). In fact there are rarely two identical.

More each year, the vintage is different in detail or in depth. The first generation Mustang are those manufactured between 1964 and 1973.

The 1965 convertible is presented to the first generation in terms of its design, also for most collectors the best. The Cabriolet is presented in superb original condition and the upholstery is very well preserved. The tuners are silent, it is the six-cylinder economy. The hood is electric. The battery is new and the inspection is done. Mustang convertibles are a certain American way of life, is an ideal mount for "cruiser" in the sun.

215-

1962 HOTCHKISS M 201 « Jeep »

Châssis n° 18557

Carte Grise Française

10 000 / 12 000 €

La Jeep Willys ne se présente plus. Elle restera le véhicule le plus emblématique de la seconde guerre mondiale, c'est le mythe et le symbole de la libération. Les américains sont arrivés avec, ont gagné et nous l'avons reçu comme un cadeau. Ces exemplaires ont équipé l'armée française, mais nettement insuffisante en nombre, c'est Hotchkiss qui fabriquera sous licence, dans son usine de Stains, une série d'environ 27000 exemplaires jusqu'en 1966, avec la dénomination M201.

L'exemplaire de la vente est donc une de ces « Jeep » fabriquées par Hotchkiss sous le type M201 pour l'armée française. Son équipement électrique est en 24 volts avec allumage « blindé ». Elle est très saine et ne présente pas de corrosion. En bon état général de présentation, son moteur est neuf, il a été récemment changé. Le radiateur est récent et les freins ont été refaits. Un coupe-circuit a été installé. Cette « Jeep » n'a connu que deux propriétaires depuis qu'elle a quitté l'armée française via une vente des domaines. Accessoire intéressant, une authentique remorque militaire ¼ tonne et spéciale « jeep » sera remis au futur propriétaire.

Une « jeep », c'est beaucoup plus qu'une simple voiture : c'est sans doute le véhicule le plus célèbre et le plus mythique du monde. Increvable il servit plus de cinquante ans dans les armées, et est encore capable de rendre bien des services dans le civil. Simplement efficace, c'est un véhicule universellement reconnu pour toutes ses qualités intrinsèques.

1962 HOTCHKISS 201 M "Jeep"

18557

French Title

The Jeep Willys is no longer presented. It remains the most iconic vehicle of the Second World War, the myth and symbol of liberation. The Americans arrived with, have won and we have received as a gift. These units have equipped the French army, but clearly insufficient in number, which is Hotchkiss manufactured under license at its plant in Stains, a series of about 27,000 models until 1966, with the name M201.

This model is one of the "Jeep" as manufactured by Hotchkiss M201 type for the French army. Its electrical equipment is 24 volts with ignition "shielded". She is very healthy and has no corrosion. In good general condition of presentation, the engine is new, it has recently been changed. The radiator is new and the brakes have been redone. A circuit breaker has been installed. This "Jeep" had only two owners since she left the French army through the

sale areas. Interesting accessory, an authentic military ¼ ton trailer and special "Jeep" will be given to the future owner.

A "jeep" is much more than just a car: the car is probably the most famous and most legendary in the world. Indestructible and served more than fifty years in the army, and is still able to make many in the civil service. Just effective, it is a universally recognized vehicle for all its intrinsic qualities.

216-

1922 RENAULT type JM

N° de série 102 071

Carte grise française

30 000 / 35 000 €

C'est le 17 mars 1922 que la société anonyme des usines Renault est officiellement créée. Le type JM fut présenté cette même année en remplacement du type EU de 1917. Le moteur est un beau quatre cylindres de presque trois litres puisqu'il fait exactement 2814 cm³. La longue course du piston, 140 mm, apporte une souplesse dans la conduite qui permet de ne pas avoir à trop jouer avec la boîte à 4 rapports avant. La gamme Renault de 1922 comprenait la petite 10cv de 2,1 litres, la 12cv de 2,8 litres, la 18cv de 4,2 litres et la hors classe 40cv de 9,1 litres. La 12cv était donc dans la gamme moyenne au dessus de « la voiture de monsieur tout le monde ». Le haut de gamme était la 18cv, l'exclusive 40cv étant une voiture d'apparat ou pour le moins réservée à une élite souhaitant se démarquer.

La Renault JM de la vente est l'une des six survivantes connues et répertoriées sur les quelques 600 châssis fabriqués. On est bien en présence d'une voiture très rare. Notre exemplaire est sorti des usines de Billancourt le 8 mars 1922. La carrosserie est une torpédo élégante et affiche une belle prestance de part ses dimensions et aussi par la couleur identique sur la caisse et les ailes. Les roues en 820x120 sont démontables et à raies bois, une roue de secours complète est positionnée sur le coté droit. Les phares sont d'excellente qualité puisqu'il s'agit de luxueux Blériot à fourche. La sellerie est en cuir vert avec la capote noire. Le moteur a été entièrement refait par les ateliers TMR en 2006. Tout le circuit électrique a été révisé et des feux clignotants et stop ont été ajoutés. La peinture est récente. Les outils Renault sont présents ainsi que la clé spéciale pour les roues, le cric, etc,... Le dossier comprend les factures de la réfection, diverses notices, la fiche de sortie d'usine et montre que tout correspond à l'origine de ce châssis, numéro du moteur, de la boîte de vitesses, celui du pont, etc..., cette voiture est « matching numbers ».

Les belles voitures des années vingt ne sont pas si légion, les torpédos sont des voitures particulièrement agréables et conviviales. La puissance spécifique étant faible, il faut de la cylindrée pour se faire plaisir, cette très belle Renault est d'un modèle déjà rare à l'époque et encore plus aujourd'hui. Imposante, elle est une voiture de luxe qui peut compléter ou améliorer une belle collection.

1922 RENAULT type JM

102 071

French Title

30,000 / € 35,000

It is March 17, 1922 as a limited company Renault factory was officially created. The type

JM was presented that year to replace the type of EU 1917. The engine is a beautiful four-cylinder almost exactly three liters since 2814 cm³. The long piston stroke, 140 mm, provides flexibility in the conduct which does not have too much play with the box 4 forward. The Renault range of 1922 included the small 10cv of 2.1 liters, 2.8 liters 12cv, 18cv the 4.2-liter 40hp and the Senior of 9.1 liters. The 12cv was therefore in the range above average "car man in the world." The high end was the 18cv, the 40hp is an exclusive car ceremonial or at least for the elite want to stand out.

The Renault JM selling is one of six known survivors listed on the 600 chassis manufactured. It is in the presence of a very rare car. Our copy is out of the factory at Billancourt March 8, 1922. The body is a roadster displays an elegant and handsome on both its size and also by the same color on the body and wings. The wheels are removable and 820x120 striped wood, a full spare tire is positioned on the right side. The headlights are excellent as it is luxurious Blériot fork. The upholstery is in green leather with black roof. The engine was completely redone by the TMR workshop in 2006. The entire electrical system was revised and flashing lights and stop were added. The paint is new. Renault tools are present and the special key for the wheels, jack, etc., ...

The file includes the repair bills, various notices, sheet factory and shows that everything is the origin of the chassis number of the engine, gearbox, the bridge, etc ... This car is "matching numbers".

The beautiful cars of the twenties are not so legion, torpedo cars are particularly pleasant and friendly. The specific power is low, it takes the engine to have fun, this beautiful model Renault is already rare then and even today. Impressive, it is a luxury car that can complement or enhance a beautiful collection.

217-

1960 JAGUAR Mk II 3,8

Châssis n° 201737 DN

Carte grise française

18000/23000 €

La première berline à carrosserie monocoque de Jaguar est née en 1955 avec le beau moteur XK ramené à 2,4 l, il s'agissait de la Saloon 2,4 l. La voiture est belle et réussie, le succès est immédiat. Cette nouveauté envoûtante rompt définitivement avec le passé, elle devient basse et racée. Tout début 1957, une nouvelle version est proposée avec le moteur 3,4 l qui transfigure le modèle tant au niveau des performances que de l'agrément de conduite.

Le 2 octobre 1959, sur le stand Jaguar d'Earl's Court, William Lyons est heureux. Il présente sa nouvelle monture : la Jaguar Mk II. Le niveau de finition est identique en terme de boiseries précieuses et cuir haute qualité, la vraie nouveauté vient de la lumière. En affinant tous les montants des vitres, la luminosité a pu faire une éclatante entrée dans l'habitacle, et la ligne générale s'en trouve allégée. Sous le capot, trois possibilités le 2,4 l, 3,4 l ou le moteur de 3,8 l. C'est une réussite totale et la ligne de la Mk II restera, de l'avis de tous, comme une des plus belles voitures de la marque, la vraie berline de sport !

La Jaguar Mk II 3,8 de la vente est équipée d'une boîte manuelle associée à un overdrive. Son moteur est le superbe 3,8 litres à double arbre à cames en tête et porte le numéro LA6759-8, c'est celui d'origine de la voiture. L'état général est superbe, aussi bien la carrosserie que l'intérieur en cuir clair. L'échappement est neuf. Avec la boîte manuelle et la direction assistée, c'est une Mk II très agréable avec des finitions de qualités.

1960 Jaguar Mk II 3.8 (RHD)
201737 DN
French Title
€ 18000/23000

The first monocoque sedan Jaguar was born in 1955 with the beautiful XK engine reduced to 2.4 l, it was the Saloon 2.4 l. The car is beautiful and successful, the success was immediate. This new model breaks with the past, it becomes low and sleek. Early 1957, a new version comes with the engine 3, 4 which transforms the model both in terms of performance as the driving pleasure.

On October 2, 1959, on the Jaguar stand Earl's Court, William Lyons is happy. He presented his new ride: the Jaguar Mk II. The level of finish is identical in terms of precious woods and leather high-quality, true innovation comes from light. By refining all amounts of glass, the brightness could make a dazzling entrance into the cabin, and the general line is thereby reduced. Under the hood, the three options 2.4 l, 3.4 l or 3.8 l engine It is a total success and the line of the Mk II will, in the opinion of all, as one of the most beautiful cars of the brand, the true sports sedan!

The Jaguar Mk II 3.8 for sale is equipped with a manual transmission associated with an overdrive. Its engine is the superb 3.8-liter double overhead cam head and bears the number LA6759-8 is the original of the car. The overall condition is superb, as well as the body leather interior light. The exhaust is new. With the manual transmission and power steering is a nice Mk II with quality finishes.

218-

1911 Zedel type CF
Châssis n° 1011
A immatriculer en Collection
15000/20000 €

Zedel trouve son origine en Suisse à Neuchâtel. Dès 1896, Ernest Zurcher démarre la fabrication des moteurs pour motocyclettes et s'associe avec Hermann Luthi. La société Zedel voit le jour dès janvier 1901. En fait Zedel est la contraction phonique des initiales des fondateurs ZL pour Zurcher et Luthi. Le succès est au rendez vous et la société grossit rapidement. Pour contourner et éviter les droits et taxes des douanes françaises, la maison Suisse ouvre un petit atelier de montage à Pontarlier. Zurcher refusant de prendre le virage industriel de la fabrication d'automobile se voit contraindre de partir. La succursale française est cédée à Samuel Graf, le plus gros fournisseur. La société française se sépare de la société suisse.

La première voiture sort en 1907 sous le nom de type B un 7/8cv. Entre 1908 et 1914 les modèles, toujours en quatre cylindres, se succèdent sous les types CA, CB, CC, CG, CF, D, E, etc... Contrairement à beaucoup d'assembleurs qui ne faisaient qu'acheter des éléments constitutifs d'une voiture, Zedel était un vrai constructeur, fabriquant toute la mécanique.

L'exemplaire présenté est un type CF, une 12 HP selon le catalogue. D'après les documents du propriétaire, pour l'année 1911, les numéros de série sont compris entre 951 et 1101 et notre exemplaire est le 3ème châssis de la seconde série qui se distingue de la précédente par l'adoption de roulement de fusée à double rangée de billes.

Le moteur est un quatre cylindres de deux litres avec deux arbres à cames et les soupapes positionnées de chaque côté du bloc borgne. C'est ce qu'on nomme « soupapes en T ». Le vilebrequin est porté par trois paliers lisses, le graissage se faisant avec l'aide d'une pompe à huile. La magnéto est une Bosch. Le circuit de refroidissement est accéléré avec une pompe à eau entraînée par le volant moteur. L'embrayage est à disques métalliques et la boîte de vitesses comporte quatre rapports et marche arrière. Les freins sont positionnés en sortie de boîte et sur les roues arrière. La dimension des roues est 760x90, une jante amovible de secours Michelin est présente sur le marchepied droit. La suspension est assurée par des ressorts $\frac{3}{4}$ elliptiques et pont rigide à l'arrière et des ressorts semi elliptique et essieu rigide à l'avant.

La carrosserie est un très joli torpédo signé Girardot et Cie. Cette carrosserie de belle facture a beaucoup d'allure avec son auvent fortement incliné et son capot en applique. En fait, il s'agit de la période charnière durant laquelle les carrosseries double phaeton se voyait installer des portes et un auvent à l'avant devenant ainsi les premières torpédos. D'ailleurs le catalogue d'époque indique le nom de « Double Phaeton Torpédo ».

A l'arrière deux strapontins d'appoint peuvent augmenter la capacité d'accueil.

Cette très belle Zedel fut trouvée dans les années 1955/1956 par le père du vendeur. Il se rappelle très bien la remise en état qui eut lieu vers 1958 avec notamment une longue et fastidieuse réfection du moteur qui était bloqué. En fait cette Zedel était à côté d'une Renault monocylindre qui fut achetée par le Museo di Rodon d'Uzès. Les deux voitures étaient restées depuis l'origine chez son premier propriétaire. Cette Zedel n'a donc connu que deux familles depuis sa sortie d'usine. Le pare-brise et la capote étaient manquants, des pièces de récupérations furent adaptées. Des phares et des lanternes ont aussi été installés. Après la restauration, la voiture Zedel a peu mais régulièrement servi jusqu'à son remisage.

Aujourd'hui, la restauration serait à reprendre. Les pneus sont à changer et la voiture est bien sûr à réviser et à remettre en route. A souligner, la présence d'amortisseurs qui améliorent grandement la tenue de route.

Les voitures d'avant 1914 sont très attachantes. C'est la transposition totale vers le passé presque préhistorique de l'automobile. De plus, elle ne déçoivent jamais ou alors très rarement !

Comme dit le propriétaire : « c'est une très bonne voiture, sur le plat elle file, mais surtout elle grimpe facilement n'importe quelle cote, elle est très agréable à rouler ! »

Cette belle Zedel possède une mécanique intéressante, une carrosserie authentique et un historique limpide. C'est une très belle pièce, rare et enviable.

1911 Zedel type CF

1011

15000/20000 €

Zedel originated in Switzerland at Neufchatel. In 1896, Ernest Zurcher started the manufacture of engines for motorcycles and associated with Hermann Luthi. The company Zedel born in January 1901. In fact Zedel is the contraction sound of the initials of the founders ZL for Zurcher and Luthi. The success is to go and the company is growing rapidly. To work around and avoid duties and taxes French customs, the house Switzerland opened a small assembly plant in Pontarlier. Zurcher refusing to turn industrial production car is seen from the force. The French Cie was sold to Samuel Graf, the largest supplier. French society is separated from the Swiss company.

The first car was released in 1907 under the name of a type B 7/8cv. Between 1908 and 1914 models, still four cylinders, in successive types CA, CB, CC, CG, CF, D, E, etc ... Unlike many assemblers that were buying the components of a car, Zedel was a true manufacturer, producing all the mechanics.

The model presented is a type CF, a 12 HP according to the catalog. According to documents from the owner, for the year 1911, the serial numbers are between 951 and 1101 and this model is the third frame of the second series that differs from the previous adoption bearing rocket double row of balls.

The engine is a two-liter four-cylinder engine with two camshafts and valves positioned on each side of the block-eyed. This is called "T-valve." The crankshaft is supported by three bearings, lubrication is done with the aid of an oil pump. The magneto is a Bosch. The cooling is accelerated with a water pump driven by the flywheel. The clutch disc is metal and the gearbox has four reports and reverse. The brakes are positioned out of the box and the rear wheels. The wheel size is 760x90, a removable rim spare Michelin is present on the step right. The suspension is provided by $\frac{3}{4}$ elliptic springs at the rear rigid axle and semi elliptic springs and solid axle at the front.

The body is a very nice roadster signed Girardot and Co. This finely crafted body has plenty of pace with its steeply raked canopy and hood-mounted. In fact, this is the crucial period during which the body is seen phateon double doors and install an awning at the front becoming the first torpedoes. Besides the catalog period indicates the name of "Double Torpedo Phaeton."

At the rear two folding seats booster can increase the capacity.

This beautiful Zedel was found in the year 1955/1956 by the father's seller. He remembers very well the restoration which took place around 1958 including a long and tedious rehabilitation of the motor that was blocked. In fact this was Zedel next to a Renault cylinder which was purchased by the Museo di Rodon Uzès. Both cars had remained since the beginning in its first owner. This Zedel has known only two families since it left the factory. The windshield and the hood were missing parts recoveries were adapted. Lighthouses and lanterns were also installed. After restoration, the car has little Zedel but regularly served until his storage.

Today, the restoration is to return. The tires must be replaced and the car is of course to revise and re-route. To emphasize the presence of shocks that greatly improve the handling. The pre-1914 cars are very endearing. This is the total transposition into the past almost prehistoric cars. Moreover, it does not disappoint or very rarely!

As the owner says, "This is a very good car, on the flat file it, but mostly it climbs easily on either side, it is nice to ride! "

This beautiful Zedel has a mechanical interesting, a real body and a clear history. It is a beautiful piece, a rare and enviable.

219-

1969 JAGUAR Type E 4,2 Série II

Châssis n° 1R25762

Carte grise française de collection

20 000/ 25 000 €

Une des plus belles robes de l'histoire de l'automobile, un moteur au souffle prodigieux propulsant la voiture à près de 240 km/h, le tout pour la moitié du prix d'une Ferrari ! C'est sous la forme d'une véritable gageure qu'apparaît la Type E en 1961.

Dépositaire de l'expérience héritée de la compétition à travers ses cinq victoires remportées par les Types C et D aux 24 H du Mans, elle semble d'autant plus révolutionnaire qu'elle offre un contraste saisissant avec sa devancière, la XK 150, dernier maillon d'une génération.

La Type E fait officiellement son entrée dans le monde automobile en mars 1961 au Salon de Genève, dont elle constitue la vedette. Le succès commercial est immédiat, et la voiture connaîtra une exceptionnelle carrière aux Etats-Unis.

Lancée avec le six cylindres de 3,8 litres à double ACT, la Type E reçoit en octobre 1964, un bloc réalésé à 4,2 litres. Lancée avec les phares sous bulles et de petits interrupteurs au tableau de bord, elle n'est plus homologable sur son plus important marché, les USA. C'est pourquoi, en 1969 apparaît la série II découlant de la série non officielle appelée série 1,5. Elle perd ses bulles et gagne des optiques arrière plus importants. Les interrupteurs sont aussi mis en conformité. Quelque soit la version, une Jaguar E Type restera toujours une icône incontournable dans l'Histoire de l'Automobile.

Le modèle présenté est le coupé 2 places et respecte la ligne magique de la première version. Cette type E est équipée de la boîte de vitesses manuelle. La sellerie en cuir noir est d'origine et très bien conservée. Le moteur est celui bien que la voiture avait à sa sortie d'usine. Sa couleur sombre est métallisée et la façade est personnalisée au niveau des phares et des baguettes de capot. Les pneus sont les excellents et conformes Michelin XVS. Originellement, c'est une version américaine qui se trouve en France depuis une vingtaine d'année. Le coupé E série II a été fabriqué à 3786 exemplaires avec la conduite à gauche, dans le même temps il y a eu presque 8000 cabriolets et 4287 coupés 2+2 (la familiale). Ces chiffres montrent que notre coupé 2 places est bien la version la plus rare de la série II dont la production se fit entre août 1968 et octobre 1970.

1969 Jaguar E Type 4.2 Series II

Chassis No. 1R25762

French Title

20,000 / € 25,000

One of the most beautiful dresses in the history of the automobile engine to breath a tremendous propelling the car at nearly 240 km / h, all for half the price of a Ferrari! It is in the form of a challenge appears the E-type in 1961.

Repository of experience inherited from the competition through its five victories Types C and D in the 24 Hours of Le Mans, it seems all the more revolutionary it offers a striking contrast with its predecessor, the XK 150, the last link in a generation.

The Type E is a formal entry into the automotive world in March 1961 at Geneva, where she is the star. The commercial success was immediate, and the car will experience an exceptional career in the United States.

Launched with the six-cylinder 3.8-liter DOHC, receives the E-type in October 1964, a block bored to 4.2 liters. Launched with the headlights on bubbles and small switches on the dashboard, it is not approvable in its largest market, the United States. Therefore, in 1969 the Series II is derived from the series called unofficial series 1.5. It loses its bubbles and win larger rear lights. The switches are also brought into line. Whatever the version, a Jaguar E Type will always be an icon player in the history of the automobile.

The model presented is the two-seat coupe and respects the magic line of the first version. This type E is equipped with manual transmission. The black leather upholstery is original and very well preserved. The motor is that the car had the factory. Its dark color is metallic and the front is personalized at the headlights and hood sticks. The tires are excellent and consistent Michelin XVS. Originally, it was an American version which is in France for twenty years. The E Series II coupe was made 3786 copies with driving on the left, at the same time there were almost 8000 cabriolets and 4287 cut 2 +2 (the family). These figures show that our two-seat coupe version is the rarest of the series II where production took place between August 1968 and October 1970.

220-

1955 JAGUAR XK 140 SE Roadster

Châssis n° A810829

Carte grise française de collection

40 000/ 55 000 €

Le 1er Salon de l'après-guerre tenu en Angleterre ouvrit ses portes le 27 octobre 1948. Personne n'était préparé au choc que causa la présentation sur le stand Jaguar d'un sublissime roadster de couleur bronze, l'XK 120. William Lyons venait de placer la barre très haute pour les voitures sportive de série. Plus de 60 ans plus tard, on se retourne toujours sur la ligne superbe de ce roadster et on écoute avec le même ravissement le feulement du magnifique moteur XK. Ce monument de la mécanique est un six cylindres en ligne avec double arbre à cames en tête. C'est un vrai moteur ultra sport qui équipe cette sculpture sur roues. Grande réussite, ce tout nouveau moteur fera le bonheur des amateurs de la marque pendant des décennies en évoluant avec le temps.

William Lyons récidive au Salon de 1954 en présentant le modèle XK 140 aux performances améliorées. Très ressemblante à la XK120, elle incorpore un certain nombre d'améliorations importantes, en particulier en termes de confort et d'agrément de conduite. Le moteur est avancé d'environ 10 cm ce qui augmentait sensiblement l'espace pour les passagers, donnant plus de place pour les jambes et une meilleure position de conduite. Le confort général est de meilleure qualité. La direction est à crémaillère et la suspension est améliorée. Le moteur de base est toujours le 3.4 litres mais développe 190 cv au lieu des 160 de la XK 120. La vitesse de pointe s'établit à 141,51 miles per hour équivalent à 227,69 km/h, dont le nouveau nom du modèle. A l'extérieur les pare-chocs plus volumineux constituent le signe le plus visible avec une nouvelle calandre à lames plus larges et moins nombreuses et l'apparition de baguettes chromées sur le capot et la malle arrière.

Le roadster XK entra en production en 1949 et la demande fut instantanée. En compétition, partout dans le monde, des XK franchirent victorieuses la ligne d'arrivée. Aujourd'hui encore des XK participent à des courses ou à des rallyes et procurent beaucoup de plaisir à leurs conducteurs. Emblématique du renouveau anglais de l'immédiat après-guerre, le roadster XK 120 ou 140 est sans conteste une des icônes de l'histoire de l'automobile.

L'exemplaire présenté mérite une attention particulière. Il s'agit en effet d'un modèle avec la très enviable option SE. Cette option « Special Equipment » comprenait les roues fils en remplacement des roues en tôle, les anti-brouillards, une double ligne d'échappement, ... Vendue neuve au USA, c'est le 11 février 1955 qu'elle quitte Coventry à destination du célèbre spécialiste Max Hoffmann. La fiche d'identification de la voiture confirme que la capote était « gris France », l'intérieur rouge et la carrosserie était peinte en Birch Grey, un très élégant gris légèrement foncé.

Aujourd'hui, la voiture se présente dans un état moyen mais intéressant. En effet, oubliée dans un coin de Californie pendant des années, la carrosserie est très saine et à part le bac à batterie, elle est totalement exempte de corrosion. Les alignements des portes et du coffre sont très bons, c'est une voiture qui n'a pas été accidentée. La sellerie été refaite en simili rouge, ce qui est de mauvais gout mais très classique au USA. Les moquettes sont aussi à changer. La capote est récente. La peinture est très moyenne, sans doute repeinte à la va-vite et est à refaire, le mieux serait de la remettre dans sa très raffinée teinte d'origine. Il faut noter que la moquette du coffre et celle sous la capote sont d'origine tout comme les « side screen ». Au vu de l'état général de la voiture, il est probable que les 579 miles indiqués au tableau de bord soient d'origine et correspondent en fait à 100,579 miles soit environ 162,000 km parcourus, kilométrage tout à fait normal. La mécanique fonctionne. Le radiateur semble récent. La ligne d'échappement est refaite en inox. Les disques avant ne présentent pas d'usure. Le faisceau électrique est d'origine et tout fonctionne bien. Le bloc moteur et la culasse portent les bons numéros correspondant à la plaque de châssis tout comme la carrosserie. En ce qui concerne les roadsters XK, seuls 3350 exemplaires de l'XK 140 ont vu le jour, c'est excessivement peu comparé aux 7614 XK 120. Beaucoup plus rare, plus agréable, plus puissante et surtout plus spacieuse que la « 120 », la « 140 » est le roadster abouti de cette magnifique lignée. Bien qu'utilisable tel quel, notre roadster XK 140 SE mérite largement les soins nécessaires pour lui rendre son lustre d'antan et devenir ainsi un excellent exemplaire.

1955 Jaguar XK 140 SE Roadster

Chassis No. A810829

French Title

40,000 / € 55,000

The first show of the post-war held in England was opened October 27, 1948. Nobody was prepared for the shock that caused the presentation at the booth of a Jaguar roadster sublime bronze, the XK 120. William Lyons had set the bar very high for sports car series. Over 60 years later, it turns still on the line this beautiful roadster and listen with delight even the roar of the magnificent XK engine. This monument is a mechanical six-cylinder with double overhead cam head. It is a true ultra motor sport team this sculpture on wheels. Great success, this new engine will delight fans of the brand for decades evolving over time. William Lyons recurrence at the Salon of 1954 by presenting the model XK 140 with enhanced performance. Very similar to the XK120, it incorporates a number of important improvements, particularly in terms of comfort and driveability. The engine is advanced about 10 cm, which significantly increased space for passengers, giving more legroom and a better driving position. The overall comfort is better. The steering is rack and suspension is improved. The base engine remains the 3.4 liter but develops 190 hp instead of 160 of the XK 120. The top speed stands at 141.51 miles per hour equivalent to 227.69 km / h, including the new model name. Outside the larger bumpers are the most visible sign with a new grille blades broader and less numerous and the appearance of chrome strips on the hood and the trunk.

The XK roadster went into production in 1949 and demand was instantaneous. Compete around the world, XK crossed the finish line victorious. The XK still participate in races or rallies and provide much pleasure to their drivers. Emblematic of the English revival of the immediate postwar XK 120 roadster or 140 is undoubtedly one of the icons of automotive history.

The copy presented deserves special attention. It is indeed a model with the enviable option SE. This option "Special Equipment" included the wheels son to replace metal wheels, and

fog lights, dual exhaust, ... Sold new to the United States is 11 February 1955 she left Coventry bound for famous specialist Max Hoffmann. The identification card of the car confirmed that the hood was "gray France", inside red and the body was painted in Birch Grey, a very elegant dark gray slightly.

Today, the car comes in a mean state but interesting. Indeed, in a forgotten corner of California for years, the body is very healthy, except for the battery tray, it is totally free of corrosion. The alignments of the doors and trunk are very good, it's a car that has not been in an accident. The upholstery was redone in red imitation, which is in bad taste but very classic United States. The carpets are also changing. The hood is new. The painting is very average, probably painted in a hurry and has to be redone, it would be best to put it back in its original color very refined. Note that the carpet in the trunk and the hood are of like the "side screen." Given the general condition of the car, it is likely that the 579 miles indicated on the dashboard are original and are in fact 100.579 miles or about 162.000 kilometers traveled, mileage is normal. The mechanical works. The radiator seems recent. The exhaust was redone in stainless steel. The front discs do not wear. The harness is original and everything works. The engine block and cylinder head are the correct numbers corresponding to the chassis plate as the body.

As for the XK roadsters, only 3350 copies of the XK 140 were born is extremely low compared to the 7614 XK 120. Much rarer, more enjoyable, more powerful and certainly more spacious than the "120", the "140" is a roadster produced this wonderful line. Although using as is, XK 140 SE Roadster our deserves the care needed to restore its former glory and become an excellent copy.

221-

1951 MG type TD

N° de moteur XPAG TD 8858

A immatriculer en collection

20000/25000 €

La MG TD est présentée en 1949, en remplacement de la TC qui avait tout de la voiture d'avant guerre y compris son essieu rigide. Le succès de la TC fut très important outre atlantique mais il était grand temps de la moderniser. Avec ses roues indépendantes à l'avant, le modèle TD est plus confortable et tient mieux la route. Sa carrosserie est aussi redessinée avec notamment des ailes plus enveloppantes. Le moteur 4 cylindres référencé XPAG est par contre le même que celui de la TC, c'est un fiable 4 cylindres de 1250 cc avec les soupapes en tête et une alimentation par deux carburateurs, le tout délivrant une puissance de 54 cv. Avec 30000 exemplaires fabriqués en quatre ans, le succès commercial fut au rendez-vous. Près de 80% seront exportés vers les USA. C'est la première MG proposée avec la direction à gauche.

Esthétiquement très réussie, la TD possède un charisme certain. Derrière son volant, le pilote retrouve toutes les joies de la conduite-plaisir.

Le modèle présenté est d'origine américaine avec son compteur en miles et sa direction à gauche. Cette belle TD a été restaurée entre 1993 et 1997. Son état général est qualifié d'excellent par son propriétaire aussi bien en ce qui concerne la sellerie en cuir beige, que la tôlerie/peinture ou la mécanique. Le capotage est complet avec les « side-screen ». Les roues sont du modèle en tôle à voile ajouré conforme au catalogue d'époque tout comme le volant. Véritable roadster à l'anglaise, la TD possède encore un pare brise rabattable. L'échancrure dans les portières rappelle la TC mais avec les ailes avant plus enveloppantes, les pneus plus

larges et d'un diamètre plus petit donnant une ligne générale plus basse, la TD est sans conteste une voiture d'une grande beauté à la ligne bien équilibrée. Elle est aussi l'avant dernière MG avec le réservoir d'essence apparent. Le propriétaire nous a indiqué avoir l'historique complet de sa MG TD mais ne nous l'a pas communiqué suffisamment à temps. Quoiqu'il en soit cet exemplaire semble en très bon état. De plus, la combinaison des couleurs vert anglais pour la peinture et beige pour l'intérieur s'avère très élégante et de très bon goût, une voiture sans faute.

1951 MG TD type

Engine number 8858 TD

€ 20000/25000

The MG TD was presented in 1949 to replace the TC had all of the car before the war including the solid axle. The success of the TC was very important across the Atlantic but it was time to modernize. With front-wheel independent, the TD model is more comfortable and holds the road better. Its body is also notably redesigned wings more enveloping. The 4-cylinder engine is referenced against the same as that of the TC is a reliable 4-cylinder 1250 cc with overhead valves and a power supply with two carburetors, all delivering a power of 54 hp.

With 30,000 copies manufactured in four years, commercial success was the appointment.

Nearly 80% will be exported to the United States. MG is the first proposed with the LHD.

Very successful, the TD has a certain charisma. Behind the wheel, the driver finds the joys of driving-pleasure.

The model presented is U.S Model origin with its counter in miles and direction to the left.

This beautiful TD was restored between 1993 and 1997. His condition is described as excellent by its owner both in terms of beige leather upholstery, the sheet metal / paint or mechanics. The rollover is complete with the "side-screen." The wheels are the model sailing perforated sheet according to the catalog of the period as the steering wheel. A roadster TD still has a folding windshield. The cut in the doors recalls the TC but the front fenders wrap over the wider tires and a smaller diameter giving a general line lower, the TD is clearly a car of great beauty line well balanced. It is also the penultimate MG with the fuel tank apparent. The owner told us to have a complete history of the MG TD. This car is in very good condition. In addition, the English green color scheme for paint and beige interior is very elegant and very good taste, a car without fail.

222-

1960 MG type MGA 1600 Coupé

Châssis n° GHD79987

Carte grise française

15000/23000 €

Depuis 1945 et l'immédiat après guerre, les MG de la série T ont marqué toute une génération de jeunes et remporté un immense succès commercial. Bien qu'évoluant au cours des années, le style général commençait à être démodé au milieu des années 50. La firme à l'octogone réagit et en 1955 aux 24 Heures du Mans, on vit courir deux « barquettes » MG, des prototypes à carrosserie spéciale désignés EX 182. Quelques mois plus tard, on revoit ces voitures en version client : la MGA était née. Le nom MGA fut donné pour bien symboliser

qu'il s'agissait de la première avec une réelle nouvelle ligne. Le dessin de cette voiture est absolument magique, c'est une voiture de course sur la route.

Son style est beaucoup plus moderne que les voitures de la série T qui deviennent du jour au lendemain des antiquités. Le moteur est lui aussi un nouveau 1500 avec soupapes en tête et deux carburateurs qui ne doit rien au fameux XPAG. En 1956, la gamme est complétée par une sublime version fermée, la ligne du pavillon ne laissant personne indifférent. Des vitres descendantes et des déflecteurs font partie des portes. Le coupé est confortable et très lumineux avec une grande lunette arrière. En mai 1959, c'est l'apparition de la version 1600 avec un moteur plus puissant et des freins avant à disques.

La production du coupé 1600 s'est élevée à 1730 exemplaires avec la conduite à gauche entre 1959 et 1961. Sur la même période, MG fabriqua un total de 27313 roadsters. On peut facilement déduire que seul 6,3% des MGA 1600 « conduite à gauche » sont des coupés. Autant dire que c'est quasiment introuvable.

La MGA de la vente est donc l'un des rares coupés survivants. Il fut fabriqué fin 1959. Son intérieur est noir et ses roues sont les authentiques roues à voiles plein. Un porte bagages, accessoire très pratique, est installé en fixe sur le coffre arrière, C'est une voiture raffiné, d'une rare élégance et magnifiquement bien proportionnée. Sa rareté ajoute un petit plus à l'intérêt qui doit être porté à ce coupé MGA 1600.

1960 MG MGA 1600 Coupe type

GHD79987

French Title

€ 15000/23000

Since 1945 and the immediate post war, the MG T series marked a whole generation of young people and won a huge commercial success. While evolves over the years, the general style was becoming obsolete in the mid 50s. 1955 24 Hours of Le Mans, was seen running two MG, prototypes special body designated EX 182. A few months later, we review these cars in client version: the MGA was born. MGA was given the name to symbolize much that it was the first with a real new line. The design of this car is absolutely magical, it's a race car on the road.

His style is more modern than the T series cars that become overnight antiques. The engine is also a new 1500 with overhead valve and two carburetors that owes nothing to the famous engine. In 1956, the range is completed by a sublime version closed, the roof line leaving no one indifferent. Windows down and baffles are part of the doors. The coupe is comfortable and bright with a large rear window. In May 1959, the appearance of the 1600 version with a more powerful engine and front disc brakes.

Production 1600 amounted to 1730 models with the left-hand drive from 1959 to 1961. Over the same period, GM manufactured a total of 27,313 roadsters. One can easily deduce that only 6.3% of the MGA 1600 "LHD" are produced.

The car presented is one of the few survivors models. It was manufactured in late 1959. The interior is black and the wheels are genuine wheels sails full. A luggage rack, handy accessory is installed fixed on the trunk, is a refined car of rare elegance and beautifully proportioned. Its rarity adds a little more interest to be paid to the MGA 1600 coupe.

223-

1949 BENTLEY Mk VI Cabriolet PARK WARD «Prototype»

Titre de circulation communautaire

Châssis n° B-132-EY
Moteur 6 cylindres de 4256 cc
Distribution par soupapes en tête
Alimentation par 2 carburateurs
Boîte à 4 rapports et MA
Suspension avant à roues indépendantes
Châssis type séparé
Empattement 3048 mm
Carrosserie cabriolet 4 places

60 000 / 80 000 €

La Bentley Mk VI est le premier nouveau modèle de la marque lancé après la guerre et fabriqué dans l'usine de Crewe. Elle est une descendante directe de la 4 ¼ litre mais avec de belles améliorations comme la suspension avant à roues indépendantes ou la puissance du moteur augmentée. Même si elle est très proche de la Rolls Royce Silver Dawn, la Mk VI est plus basse, plus légère et son encombrement est moindre. Le moteur est le 7 paliers de 4,25 l qui développe 137 cv avec ses deux carburateurs. La boîte de vitesses est à quatre rapports dont trois synchronisés. Dans la version berline «usine», la Mk VI est la première avec une carrosserie en acier embouti alors que les versions hors série sont de construction traditionnelle. Construite de 1946 à 1952, la Bentley Mark VI a remporté un très grand succès commercial avec une production totale supérieure à celle d'avant guerre. En 1952, elle cédera la place à la Type R.

La Bentley Mk VI de la vente porte le numéro de châssis B-132-EY. Elle a été livrée en octobre 1949 habillée d'une carrosserie cabriolet signée Park Ward à un certain L. Dore-Smith.

Ce qui est éminemment intéressant et qui rend cette voiture unique, c'est sa carrosserie. En effet, il y a eu 8 Bentley Mk VI expérimentales numérotées de 1-B-VI à 8-B-VI. Sept voitures furent équipées d'une carrosserie berline. Le châssis 5-B-VI fut le seul avec une carrosserie cabriolet. C'est la vénérable maison Park Ward qui se chargea du travail recevant le châssis en juillet 1947. La voiture terminée fut livrée en novembre. C'est le chef du style Rolls Royce, John Blatchley, qui esquissa les bases du dessin de la carrosserie dès mars 1946. Ce châssis servit à Bentley pour essentiellement tester les performances et l'endurance du modèle. Immatriculé JIU559, ce prototype parcouru de nombreux kilomètres y compris en France et à Montlhéry où il atteindra la vitesse de 98,15 mph soit 158 kmh. La carrosserie cabriolet Park Ward est démontée et remplacée par une berline «Standard Saloon» durant l'été 1949. Après avoir parcouru un total de 141,000 miles de test sur les routes d'Europe, la voiture n° 5-B-VI est ferrailée en 1955.

Mais sa carrosserie cabriolet Park Ward continue sa vie sur le châssis B-132-EY, celui de la vente.

C'est bien cette carrosserie cabriolet qui servira de base au célèbre dessin numéro 65 chez Park Ward et qui sera exécuté sur vingt-trois châssis de Bentley Mk VI entre 1948 et 1949. Sur les 5208 châssis de Bentley Mk VI construits, 4190 reçurent une carrosserie «Bentley standard saloon» soit presque 80% de la production totale. Parmi les carrosseries spéciales, c'est Mulliner qui sera le plus prolifique avec 307 voitures, suivi par James Young avec 221

châssis. Park Ward construisit 172 carrosseries, dont 129 cabriolets en utilisant 4 principaux dessins de carrosseries.

Le châssis prototype n° 5-B-VI et notre châssis n° B-132-EY reçurent la même et unique carrosserie cabriolet Park Ward sans numérotation de dessin. Cette carrosserie fut pour chacun des châssis sa première carrosserie.

Entièrement restaurée, la Bentley Mk VI de la vente est donc une voiture unique avec une histoire unique, sa belle carrosserie ayant eu deux vies. Les Bentley Mk VI sont des voitures réussies et très agréables à conduire même sur de longs parcours. Confortable, ce modèle représentait la version «sportive» de la Rolls Royce équivalente, la Silver Wraith. Les versions «hors-série», et notamment les cabriolets, sont les plus désirables, celle ci est une exclusivité.

Voiture unique
Historique
Cabriolet 4 places
Excellent état
Très agréable

*1949 Bentley Mk VI Park Ward Convertible "Prototype"
European Title*

*Chassis number B-132-EY
6-cylinder engine of 4256 cc
Powered by two carburetors
Independent front suspension
Separate frame type
Wheelbase 3048 mm
4 seater convertible body*

60,000 / € 80,000

The Bentley Mk VI is the first new model of the brand launched after the war and manufactured in the factory in Crewe. It is a direct descendant of the 4 ¼ liter but with nice improvements such as independent front suspension and engine power increased. Although she is very close to the Rolls Royce Silver Dawn, the Mk VI is lower, lighter and its size is smaller. The engine is the 7 levels of 4.25 s, which develops 137 hp with two carburetors. The gearbox has three four-speed sync. In the sedan "factory", the Mk VI is the first with a stamped steel body, while the special edition versions are of traditional construction. Built from 1946 to 1952, the Bentley Mark VI was a resounding commercial success with a total output greater than before the war. In 1952, she will give way to the Type R.

The Bentley Mk VI of the sale is the frame number B-132-EY. It was delivered in October 1949 dressed in a convertible body signed with a Park Ward L. Dore-Smith.

What is highly interesting and makes this car unique is its body.

Indeed, there were eight experimental Bentley Mk VI numbered from 1 to VI-B-8-B-VI. Seven cars were equipped with a body sedan. The chassis 5-B-VI was the only body with a convertible. This is the venerable house Park Ward who undertook the work receiving the

chassis in July 1947. The car was handed over in November. This is the head of Rolls Royce style, John Blatchley, who sketched the basics of drawing of the body in March 1946. This chassis was used to Bentley mainly for testing the performance and endurance of the model. JTU559 registered, this prototype traveled many miles including France and Montlhéry where it will reach a speed of 98.15 mph or 158 kmh. The Park Ward Convertible body is removed and replaced with a sedan "Standard Saloon" in the summer of 1949. After traveling a total of 141.000 miles of testing on the roads of Europe, the car No. 5-B-VI was scrapped in 1955.

But his body coupe Park Ward continues his life on the frame B-132-EY, that of the sale. It is this body convertible as the basis of the famous drawing number 65 in Park Ward, which will run in twenty-three chassis Bentley Mk VI between 1948 and 1949.

Of the 5208 Bentley Mk VI chassis built, 4190 received a body "Bentley saloon standard" almost 80% of total production. Among the special bodies is Mulliner to be the most prolific with 307 cars, followed by James Young with 221 chassis. Park Ward built 172 bodies, including 129 convertibles using four main designs of bodies.

The chassis prototype No. 5-B-VI and our chassis No. B-132-EY received one and the same body without dialing Park Ward Convertible drawing. This body was for each of the first frame body.

Fully restored, the Bentley Mk VI of the sale is a unique car with a unique history, its beautiful body that took two lives. The Bentley Mk VI cars are successful and very fun to drive even on long trips. Comfortable, this model was the version "sport" the Rolls Royce equivalent, the Silver Wraith. Versions "prototype", including convertibles, are the most desirable, this one is exclusive.

224-

1974 MERCEDES-BENZ 350 SLC

Châssis n° de série 10702312009255

Carte grise française

5000/7000 €

Sans réserve

Produite de 1971 à 1989, le type 107 de Mercedes se déclinait en cabriolet 2 places, la SL, et en coupé 4 places la SLC.

Lors de son lancement, c'est le moteur V8 de 3,5 litres à injection développant 200cv qui fut choisi. Le cabriolet fut lancé en avril 1971 et le coupé fit son apparition six mois plus tard.

Bien plus rare que le cabriolet, le coupé eut un succès commercial moins important, le prix de vente étant prohibitif. Le modèle remportera même un certain succès sportif dans les rallyes africains.

Notre Mercedes-Benz 350 SLC se présente dans un très bel état général avec une belle peinture argent métallisé et un intérieur en cuir noir superbement bien conservé. La boîte de vitesses est automatique et les 4 vitres teintées sont à ouverture électrique.

Historiquement, cette SLC équipée du V8 de 3,5 litres est bien documentée depuis 1988. Sur les 23 dernières années, seuls trois amateurs se sont partagés le volant parcourant environ 23,000 km soit une moyenne de 1000 km par an.

Comme à l'époque, le modèle est largement éclipsé par la version décapotable. Mais dans le domaine de la collection, faut il suivre les modes ou se faire plaisir ?

1974 MERCEDES-BENZ 350 SLC

10702312009255

French Title

€ 5000/7000

Without reserve

Produced from 1971 to 1989, the Type 107 Mercedes convertible comes in two places, the SL, and cut 4 places the SLC.

At launch, the 3.5-liter V8 engine developing 200hp injection was chosen. The convertible was launched in April 1971 and the cut appeared six months later. Although rarer than the sedan, the coupe was less commercially successful, the sale price is prohibitive. The model even win some sporting success in African rallies.

Our Mercedes-Benz 350 SLC comes in a beautiful condition with a beautiful metallic silver paint and black leather interior superbly well preserved. The gearbox is automatic and 4 tinted windows are electric opening.

Historically, this SLC equipped with the 3.5-liter V8 is well documented since 1988. Of the last 23 years, only three amateurs have shared the wheel traveling about 23.000 kilometers with an average of 1000 km per year.

Since then, the model is largely overshadowed by the convertible version. But in the field of collection, it must follow the fashions or a treat?

225-

1986 BENTLEY Eight

n° de série SCBZS8007GCHI13976

Titre de circulation européen

Sans réserve

6000/10000 €

La Bentley Eight a été présentée au catalogue de la marque entre 1984 et 1992. Seuls 1736 exemplaires ont vu le jour. Le modèle est motorisé par le V8 Rolls Royce de la Silver Spirit dont elle est le clone parfait à la calandre près. Véritable palace roulant, le style cosy anglais est présent, silence, luxe et volupté symbolisent la Eight.

L'exemplaire présenté a été vendu le 30/8/1985, c'est donc un modèle 1986. Son compteur affiche 162543 miles. L'entretien a été effectué chez les meilleurs spécialistes anglais de la marque. Les 50,000 miles étaient atteints en juin 1989 et les 100,000 vers la fin 1993. En juillet 1996, cette Bentley avec 135415 miles fait son premier entretien français. Le 19 mai 2000 la voiture est remise avec 162515 miles. La moyenne de l'utilisation durant sa première vie aura été de 15,000 km par an, ce qui est tout à fait logique. Il est enfin temps que cette belle Bentley rejoigne le milieu de la collection après ses onze années d'hibernation.

1986 Bentley Eight

N° SCBZS8007GCHI13976

European Title

Without reserve

6 000/ 10 000 €

The Bentley Eight was presented to the catalog between 1984 and 1992. Only 1736 copies have been possible. The model is powered by the V8 Rolls Royce Silver Spirit in which it is the perfect clone near the grille. True palace stock, cozy English style is present, silence,

luxury and pleasure is the Eight.

The car presented was sold on 8/30/1985, so it's a 1986 model. His counter shows 162543 miles. The mechanical maintenance was conducted in English leading specialists. The 50,000 miles were reached in June 1989 and 100.000 in late 1993. In July 1996, with 135,415 miles that Bentley made his first mechanical maintenance French. On May 19th 2000, the car will be stored with 162,515 miles. The average use during his first life has been to 15.000 km per year, which is quite logical. It is finally time that this beautiful Bentley joins the middle of the collection after his eleven years of hibernation.

226-

1954 JAGUAR XK 120 Roadster

Châssis n° 674260

Carte grise française

60000/80000 €

C'est le 27 octobre 1948 que le premier Salon de l'automobile de l'après-guerre tenu en Angleterre ouvrit ses portes à Earls Court à Londres.

Personne n'était préparé au choc que causa la présentation sur le stand Jaguar d'un sublissime roadster de couleur bronze, la toute nouvelle et révolutionnaire XK 120.

William Lyons venait de placer la barre très haut, en ce qui concernait les voitures de sport et de série. 60 ans plus tard, on se retourne toujours sur la ligne superbe du roadster et on écoute avec le même plaisir le feulement de ce fabuleux moteur XK. Avec 6 cylindres et 2 arbres à cames en tête, c'est un vrai moteur ultra sport qui équipe cette sculpture sur roues. Grande réussite, ce tout nouveau moteur fera le bonheur des amateurs de la marque pendant des décennies en évoluant avec le temps.

Le 120 de XK 120 provient de sa vitesse maximale soit 120 miles per hour soit près de 200 km/h ce qui fut vérifié par le magazine The Motor et par le Royal Automobile Club de Belgique dès 1949, ces deux entités dépassant allègrement les 120 MPH. La voiture portait donc un nom juste et mérité devenant par la même occasion l'une des voitures de routes fabriquées en série les plus rapides de son époque, sinon la plus rapide.

Le roadster entra en production en 1949 et la demande fut instantanée. En compétitions, partout dans le monde, des XK 120 franchirent la ligne d'arrivée les premières. Aujourd'hui encore beaucoup de XK 120 participent à des courses ou à des rallyes et procurent beaucoup de plaisir à leurs conducteurs. Emblématique du renouveau anglais de l'immédiat après-guerre, l'XK 120 est une des icônes de l'histoire de l'automobile, sans doute une des plus célèbres voitures anglaises.

L'exemplaire présenté est une conduite à gauche et est classiquement peint vert anglais avec une sellerie noire. Il n'a pas succombé à l'adoption des roues fils comme la plupart, ce qui la distingue et la rend authentique avec les « spat » arrière. De plus ce type de roues à voile plein sont plus solides et donc plus sécurisantes. Avec ses feux d'ailes intégrés et peints on est en présence de la seconde version de l'XK 120. Cet exemplaire serait une « française d'origine » d'après son propriétaire, nous savons par contre de façon certaine qu'elle se trouve en France depuis plus de trente ans et que son compteur est bien gradué en km/h. Sur cette période notre XK 120 roadster n'a connu que trois amateurs et les derniers depuis plus de douze ans.

L'échappement est en inox. La pompe à eau, les carburateurs et les freins ont été refaits.

Hautement collectionnable, la Jaguar XK 120 est une valeur sûre, fiable et très performante.

1954 Jaguar XK 120 Roadster
674260
French Title
€ 60000/80000

October 27, 1948 first Motor Show in the post-war held in England was opened at Earls Court in London.

Nobody was prepared for the shock that caused the presentation at the booth of a Jaguar roadster sublime bronze, the new and revolutionary XK 120.

William Lyons had set the bar very high with regard to sports cars and series. 60 years later, one always returns to the line of superb roadster and listen with the same pleasure the roar of this fabulous XK engine. With 6-cylinder and two camshafts in mind is a true ultra motor sport team this sculpture on wheels. Great success, this new engine will delight fans of the brand for decades evolving over time.

The XK 120 of "120" comes from its top speed is 120 miles per hour or about 200 km / h which was verified by the magazine The Motor and the Royal Automobile Club of Belgium in 1949, these two entities than blithely 120 MPH . The car was just a name and therefore deserved the same time becoming one of the cars road mass produced the fastest of its time, if not faster.

The roadster went into production in 1949 and demand was instantaneous. In competitions around the world, XK 120 crossed the finish line first. Even today many XK 120 participate in races or rallies and provide much pleasure to their drivers. Emblematic of the English revival of the immediate postwar period, the XK 120 is one of the icons of automotive history, probably one of the most famous British cars.

The model presented is a left-hand drive and is classically painted racing green with black interior. He did not succumb to the adoption of the wheels, what distinguishes it and makes it real with the "spat" out. Also this type of wheel full sail are stronger and thus more reassuring. With its integrated lights and painted wings we are dealing with the second version of the XK 120. This model is a "French origin" according to its owner, we know for sure against it is in France for over thirty years and that his meter is calibrated in km / h. During this period our XK 120 roadster has had only three amateurs and last for more than twelve years. The exhaust is stainless steel. The water pump, carburetors and brakes have been redone. Highly collectible, the Jaguar XK 120 is a solid, reliable and high performance.

227-

1965 MERCEDES BENZ 230 SL
Châssis n° 113.042-10-008780
Carte grise française
18000/23000 €

« Pagode », tel est le surnom des cabriolets Mercedes-Benz SL fabriqués entre 1963 et 1972. Il est dû à la forme d'inspiration asiatique de son Hard Top. Ce magnifique cabriolet restera dans l'histoire de l'automobile comme un des chefs d'œuvre du talentueux styliste français Paul Bracq. Fiable et utilisable au quotidien même aujourd'hui, cette gamme est en adéquation avec l'image de robustesse et de qualité qui définit depuis toujours la très germanique marque Mercedes-Benz.

C'est en mars 1963 au salon de Genève qu'est présentée la nouvelle Mercedes-Benz 230 SL (type W113) avec un moteur 6 cylindres en ligne de 2,3 litres et 150 ch. En compétition, la voiture empoche une belle victoire au Rallye Liège-Rome-Liège avec l'équipage Böhringer-Kaiser.

L'exemplaire de la vente a un contrôle technique récent sans défaut majeur. Cette 230 SL est équipée de la capote et du hard top ainsi que de la boîte de vitesses mécanique. Appréciée, elle n'a connue que deux propriétaires au cours des vingt dernières années. L'intérieur est en cuir noir et une radio d'époque Blaupunkt avec FM complète l'équipement. Le moteur est bien le 6 cylindres de 2308 cm³ développant 150 cv avec une injection Bosch pour 230 SL type M127 II et porte le numéro 127.980-10-007548. Fiables, les 230 SL représentent un jalon important dans l'histoire des cabriolets Mercedes, celui des années 60 !

1965 Mercedes-Benz 230 SL
Chassis No. 113.042-10-008780
French Title
€ 18000/23000

"Pagode" is the French name of Mercedes-Benz SL roadsters built between 1963 and 1972. It is due to the shape of its Asian-inspired Hard Top. This beautiful convertible will go down in automotive history as one of the masterpieces of the talented French designer Paul Bracq. Reliable and everyday usable even today, this range is consistent with the image of strength and quality that has always defined the very Germanic Mercedes-Benz.

In March 1963 Geneva Motor Show which is presented the new Mercedes-Benz 230 SL (W113 type) with a six-cylinder engine of 2.3 liters and 150 hp. In competition, the car win a victory rally at Liège-Rome-Liège with the crew Böhringer Kaiser.

The car presented at this auction was a recent technical control without major fault. The 230 SL is equipped with the soft top and hard top and the manual transmission. Appreciated, it has known only two owners over the last twenty years. The interior is black leather and an antique Blaupunkt radio completes the equipment. The engine is the 6-cylinder 2308 cm³ develops 150 hp with a Bosch injection for 230 SL M127 type II and bears the number 127.980-10-007548. Reliable, the 230 SL represent an important milestone in the history of Mercedes convertibles, that of 60 years!

228-
1952 JAGUAR XK 120 Coupé
Châssis n° 679 673
Carte grise française
45000/55000 €

Après la tonitruante présentation du roadster en 1948, Jaguar lance au Salon de Genève en mars 1951 la version fermée de l'XK 120, appelée Fixed-Head Coupe symbolisée par les lettres FHC.

La ligne générale est identique à celle du roadster mais un pavillon à la forme extraordinaire a été ajouté faisant un ensemble d'une incomparable beauté.

Le coupé est une sublime voiture de sport vendue à l'époque pour le tiers du prix d'une Ferrari. Bien plus rare que le roadster, le coupé est une icône au même titre que sa devancière.

L'exemplaire présenté n'a connu que deux passionnés au cours des vingt dernières années. Extrêmement attachantes, il n'est pas facile de se séparer d'un « coupé 120 » pour ceux qui ont le bonheur d'en posséder un. Sur cette voiture, l'échappement est en inox. Les freins ont été refaits tout comme le train avant. L'embrayage, les amortisseurs à gaz et les lames de ressorts arrière sont neufs. La carrosserie est noire et la sellerie est rouge, il s'agit d'une combinaison de couleurs du meilleur goût. Ses roues à rayons ne sont pas chromées comme on a trop souvent l'habitude de les voir, elles sont ici peintes en noir et rendent cette voiture à la fois agressive et très élégante. C'est sans contestation possible, une magnifique voiture. La carte grise indique l'année 1954 pour l'année de sa première immatriculation. Le numéro de série de cette voiture nous positionne cet exemplaire comme le 679ème fabriqué et la bonne année doit être plutôt 1952. Seuls 2528 exemplaires sont sortis de l'usine avec la conduite à gauche, c'est excessivement peu pour une Jaguar et rend encore plus désirable cette très belle voiture.

1952 Jaguar XK 120 FHC
679 673
French Title
€ 45000/55000

After the roadster presentation in 1948, Jaguar launched at the Geneva Motor Show in March 1951 the closed version of the XK 120, called the Fixed-Head Coupe symbolized by the letters FHC.

The general line is identical to the roadster but a extraordinary form was added by a set of incomparable beauty.

The coupe is a sublime sports car sold at the time for a third of the price of a Ferrari. Although rarer than the roadster, the coupe is an icon just like its predecessor.

The model presented had only two owners in the past twenty years. Extremely endearing, it is not easy to separate from a "120 coach" for those who are fortunate enough to own one. On this car, the exhaust is stainless steel. The brakes have been redone as the front. The clutch, gas shocks and rear leaf springs are new. The body is black and the upholstery is red, it is a combination of colors in the best taste. Its spoked wheels are not chrome as is too often used to see them, here they are painted black and make the car both aggressive and elegant. It is beyond dispute, a beautiful car.

The logbook shows the year 1954 for the year of first registration. The serial number of this car that we now rank as the 679th model made and must be pretty good year in 1952. Only 2528 models were released from the factory with the left-hand drive is extremely low for a Jaguar and makes it even more desirable this beautiful car.

229-

2000 PORSCHE 911 3,4 L Carrera 4 (996)
N° de série WPOZZZ99ZY5603071
Carte grise française
22000/27000 €

La Porsche 911 3,4 L dite 996 est dévoilée au public en 1998. C'est la cinquième génération de la mythique 911. Au début, sa mécanique a quelque peu dérangé les amateurs de la marque. En effet, ils eurent du mal à accepter son moteur à refroidissement liquide et sa façade redessinée avec des optiques type Boxter. Finalement, la 996 trouvera sa place au soleil. Avec son habitacle entièrement redessiné et rompant totalement avec la tradition, les clients durent se réhabituer. Aujourd'hui, la 996 est devenue une « classique ».

La Porsche proposée est donc une 996 avec le moteur 3,4 litres. Elle est superbe et bénéficie d'un très faible kilométrage. En effet la distance moyenne annuelle de ce type de voiture est considérée comme étant comprise entre 15,000 et 18,000 km. Elle devrait donc avoir autour de 180,000 km. Or la vérité est tout autre puisque cette 996 a été peu utilisée, elle affiche à peine moins du tiers de cette distance avec 59357 km.

D'ailleurs, le contrôle technique vient d'être fait, à part une petite usure pneu sur un pneu, il est totalement vierge. La voiture est en France depuis 2004 avec son actuel propriétaire et se trouvait auparavant en Suisse avec une immatriculation documentée de 2002. Seuls trois passionnés ont eu le privilège de la faire rouler. La boîte de vitesse possède 6 rapports et la MA. Il y a un toit ouvrant et l'intérieur est en cuir noir. Cette 996 avec ses 320 cv et sa teinte bleu nuit métallisée extrêmement élégante se trouve dans un état splendide. Elle est maintenant disponible et sera délivrée avec ses carnets et factures d'entretien !

2000 PORSCHE 911 Carrera 4 3.4 L (996)

WPOZZZ99ZYS603071

French Title

€ 22000/27000

The Porsche 911 3.4 L said 996 was unveiled to the public in 1998. This is the fifth generation of the legendary 911. At first, its mechanics somewhat disturbed fans of the brand. Indeed, they had difficulty with his liquid-cooled engine and the redesigned front with optical type Boxter. Finally, the 996 will find its place in the sun. With its completely redesigned interior and completely breaking with tradition, guests had to get used. Today, the 996 has become a "classic".

The proposed is a Porsche 996 with 3.4 liter engine. It is gorgeous and has very low mileage. Indeed, the average distance of this type of car is considered to be between 15.000 and 18.000 km. It should have around 180.000 km. But the truth is quite different since the 996 was not used, it shows just under a third of that distance with 59357 km.

Moreover, the technical inspection is good, except for a small tire wear on a tire, it is completely blank. The car is in France since 2004 with its current owner and was previously registered in Switzerland with a documented 2002. Only three owners had the privilege of rolling. The gearbox has 6 reports. There is a sun roof and the interior is black leather. The 996 with its 320 hp and midnight blue metallic color is extremely elegant in a beautiful state. It is now available and will be issued with notebooks and maintenance bills!

230-

1960 MORGAN Plus 4 Cabriolet

Châssis n° 4512

Carte grise française

15000/22000€

La première Morgan avec 4 roues a été lancée en 1936. Depuis la ligne générale est restée figée. C'est un cas unique dans l'histoire de l'automobile. Une longévité pareille, personne d'autre ne l'a réussie. Historiquement la Morgan s'appelait 4/4 pour 4 roues et moteur 4 cylindres, l'appellation devenant Plus 4 avec l'installation d'un moteur avec soupapes en tête de 2088cc en 1950.

En 1950, Morgan propose le modèle « Plus 4 » avec une carrosserie luxueuse et permettant une protection efficace contre les intempéries. Le Drop Head Coupé ou Cabriolet redevient disponible comme il l'avait été en 1938, mais avait été abandonné au profit unique de la production des tourers et roadsters.

Le « Drop Head Coupe » est une variante très rare dans la gamme des Plus 4 produites entre 1950 et 1968. Seuls 433 exemplaires ont été produits durant cette période. La fabrication étant plus complexe, le prix de vente s'en ressentait et le succès commercial ne fut pas au rendez vous. C'est aujourd'hui une Morgan à carrosserie spéciale extrêmement rare.

Avec les portières plus hautes et dans la droite lignée du capot vers l'arrière, une fois capotée, cette version s'avère très élégante, plus « habillée ». La protection supplémentaire est réelle et efficace. Mais les vitres latérales restent amovibles comme sur le roadster. Le pare-brise est donc différent et la finition supérieure, elle comprend notamment des boiseries sur les portes et des baguettes latérales. Pour une Morgan, c'est une carrosserie haut gamme !

Les Morgan montées avec un moteur de Triumph TR3 porte un numéro de série compris entre 3421 et 5574. Il n'y eu que 1808 exemplaires équipés de ce moteur entre février 1956 et février 1964. Parmi ceux ci, il n'y aurait eu qu'une centaine de Cabriolets.

Notre Morgan Cabriolet est donc une véritable rareté. L'image sportive de la Plus 4 est sauvegardée avec cette version « haute couture » bien plus élégante qu'un roadster. La sellerie est en cuir rouge et se présente en très bon état. Le propriétaire nous confirme que cet exemplaire a été restauré en 1998 et que le moteur est en très bon état. Ce rarissime cabriolet est une monture idéale pour surprendre au volant d'une Morgan !

1960 Morgan Plus 4 Cabriolet

4512

French Title

€ 15000/22000

The first Morgan with four wheels was launched in 1936. Since the general line has remained static. This is unique in the history of the automobile. A life like this, no one else has succeeded. Historically called the Morgan 4 / 4 for 4 wheels and 4-cylinder engine, the name became Plus 4 with the installation of an engine with overhead valve 2088cc in 1950.

In 1950, Morgan proposed model "Plus 4" with a luxurious body for effective protection against the elements. The Drop Head Coupe or Cabriolet becomes available as it was in 1938 but was abandoned in favor of the production of unique tourers and roadsters.

The "Drop Head Coupe" is a very rare variant in the range of four Plus produced between 1950 and 1968. Only 433 copies were produced during this period. Manufacturing is more complex, the selling price it felt and commercial success was not the appointment. Today is a special body to Morgan extremely rare.

With the doors and the highest in the line of the hood to the back, once hooded, this version is

very elegant, more "dressed". The additional protection is effective and efficient. But the side windows are removable as the roadster. The windshield is different and superior finish, it includes wood trim on the doors and side moldings. For Morgan, it is a high-end body!

The Morgan fitted with a Triumph TR3 engine has a serial number between 3421 and 5574. There were only 1808 copies of this engine fitted between February 1956 and February 1964. Of these, there would have been a hundred Cabriolets.

Our Morgan Cabriolet is a real rarity. The image of the Sports Plus 4 is saved with this version of "haute couture" much more elegant than a roadster. The upholstery is red leather and comes in very good condition. The owner confirms that the car was restored in 1998 and the engine is in very good condition. This rare convertible is ideal to surprise with a Morgan!

231-

2000 FERRARI F355

Châssis n° ZFFXR48B000106215

Titre de circulation Européen

48000/55 000 €

Commercialisée un an après les F355 berlinetta et GTS, la F355 Spider est la seconde version la plus attendue, notamment par la clientèle américaine. Rappelant à notre bon souvenir qu'historiquement la première Ferrari (125S) était déjà un roadster, la F355 Spider est une véritable symphonie à ciel ouvert. Une variante également plus lourde et moins rigide que les coupés et targa mais dont les performances restent exceptionnelles. Notons que pour la première fois sur une Ferrari, la capote est à commande électrique.

La 355 Berlinette affiche une prestance élégante et moderne. Alliant avec grâce galbes et rondeurs, elle est merveilleuse à regarder. Mais aussi à conduire. Formidablement souple, son V8 de 380 ch s'adapte à tous les types de conduite. En ville, sa souplesse permet de rouler tout à fait normalement dans la circulation.

Très homogène, le châssis démontre un parfait équilibre et les suspensions se révèlent d'une redoutable efficacité. En toutes circonstances, la 355 fait preuve d'une grande stabilité et d'une vivacité exceptionnelle.

Le modèle présenté totalise 70 740 kilomètres et la dernière révision a été effectuée en 2008 chez Ferrari à Londres.

2000 FERRARI F355

ZFFXR48B000106215

European Title

48 000 /55 000 €

Sold a year after the F355 Berlinetta and GTS, the F355 Spider is the second version of the most anticipated, including the American clientele. Recalling fond memories of our historically the first Ferrari (125S) was already a roadster, the F355 Spider is a symphony in the open. A variant is also heavier and less rigid than coupes and targa but whose performances are exceptional. Note that for the first time on a Ferrari, the roof is electrically operated.

The 355 Berlinetta displays an imposing elegant and modern. Combining graceful curves and curves, it is wonderful to watch. But also to drive. Tremendously flexible, its 380 hp V8 adapts to all types of conduct. In the city, its flexibility allows to drive quite normally in the circulation.

Very homogeneous, the frame shows a perfect balance and suspension are proving extremely effective. In all circumstances, the 355 demonstrated high stability and an exceptionally vivid.

The model presented accounts for 70,740 km and the last audit was conducted in 2008 with Ferrari in London

232-

1965 JAGUAR Type C Replica

N° de série 168045DN

Carte grise française

70000 / 80 000 €

En août 2009, la Jaguar Type C n° XKC007 a été vendue pour la somme de 2 530 000 US\$. Il s'agissait évidemment de l'une des 52 ou 53 authentiques et mythiques Jaguar type C. Comme toutes les autres, celle ci avait un historique important.

La Jaguar Type C, ou XK120C, est une authentique voiture de course et participait aux compétitions dans la catégorie sport. Le C signifie compétition. Les victoires les notables sont les 24 Heures du Mans en 1951 et 1952.

Le moteur était une version plus puissante du superbe 6 cylindres 3,4 litres à double arbre à cames en tête de la jaguar XK 120. La sublime carrosserie barquette est l'œuvre de l'aérodynamicien Malcom Sayer à qui l'on devra plus tard la type D, l'XKSS et la Type E.

Voiture mythique, la Jaguar Type C a suscité la convoitise et c'est pour nombre d'amateurs du sport, des formes, de l'histoire, ou n'importe quelle autre raison que les répliques ont commencé à voir le jour.

L'exemplaire de la vente est l'une de ces voitures. Notre Type C Réplique possède un moteur de 4,2 L modifié pour accepter l'essence sans plomb. Les accélérations sont fulgurantes et la musique à haut régime est époustouflante.

La carte grise indique clairement et sans ambiguïté les informations suivantes :

Marque : JAGUAR / Type : CREPLIQUE / Puissance : 20 / Places assises : 02 / Carrosserie : CABR.

De couleur « Bleu de France », cette voiture sera vendue avec le casque de Jean Behra, donné par ce dernier au père du propriétaire actuel quelques mois avant de se tuer sur le circuit de l'Avus en 1959.

Sièges baquets, harnais de sécurité, sellerie en cuir Connolly bleue, conduite à droite, affichage en miles, ce jouet atypique est pour amateur averti.

Cette auto passion est à l'identique dans l'aspect et les sensations d'une véritable Type C... sauf son prix.

Comme le dit son propriétaire :

« J'aime mes voitures... j'y suis attaché... mais je préfère m'en séparer (à regret) plutôt que de laisser mes enfants le faire après mon décès ! »

1965 Jaguar C Type Replica

168045DN

French Title
70000 / 80 000 €

In August 2009, the Jaguar C Type No. XKC007 was sold for \$ 2.53 million USD. This was obviously one of the 52 or 53 authentic and legendary Jaguar C-type Like all others, that had a historical importance.

The Jaguar C Type, or XK120C, is an authentic race car and compete in the sport category. C means the competition. The notable victories are the 24 Hours of Le Mans in 1951 and 1952.

The engine was a more powerful version of the superb six-cylinder 3.4-liter dual overhead cam head of the Jaguar XK 120. The sublime body tray is the work of aerodynamicist Malcolm Sayer's to whom we will later type D, the XKSS and Type E.

Legendary car, the Jaguar C Type made it a desirable and it is for many fans of the sport, forms, history, or any other reason than the replicas began to emerge.

The model presented is one of those cars. This Replica Type C has a 4.2 L engine modified to accept unleaded gasoline. Acceleration is dazzling and the music at high speed is breathtaking.

The registration document shows clearly and unambiguously the following information:

Model: JAGUAR / Type: CREPLIQUE / Power: 20 / Passengers: 02 / Body: CABR.

Color "Bleu de France", this car will be sold with the helmet of Jean Behra, the latter given by the father of the current owner a few months before killing himself on the Avus circuit in 1959.

Bucket seats, harnesses, blue Connolly leather upholstery, right hand drive, display in miles, is atypical for this toy connoisseur.

This car passion is identical in look and feel of a true Type C ... except the price.

In the words of its owner:

"I like my cars ... I am attached ... but I prefer to part with it (reluctantly) rather than leave my children to do after my death! "

233-

1961 PORSCHE 356 B Super 90

Châssis n° 114.607

Carte grise française

18000/23000 €

Historiquement, la Porsche 356 fut la première voiture de sport fabriquée et commercialisée par Porsche. Conçue par Ferry Porsche sur les bases mécaniques de la Volkswagen et dessinée par Erwin Komenda, elle sera produite en série de 1948 à 1965. Techniquement, c'est une monocoque avec quatre roues indépendantes et un moteur quatre cylindres en porte-à-faux arrière. La production de la 356 s'est étalée sur plus de 17 ans pour 78.000 exemplaires. A l'origine la 356 est disponible en coupé et en cabriolet puis à la demande d'Hoffmann, une version speedster sera créée. La plupart des versions ont participé à des compétitions, d'ailleurs son palmarès est impressionnant. La 356 est bien construite, fiable, légère et agile. Elle sera la première à faire valoir la qualité « Porsche ». La 356B est sortie en 1960 et est remplacée par la 356C en 1964. La Porsche 356 est depuis devenue une voiture mythique!

L'exemplaire de la vente appartient à la série des T5B fabriquées chez Reutter en 1960. Son moteur porte la référence 616/15 et le numéro P710.679, c'est donc un 75 cv type 1600 C de

l'année 1963. Une facture très récente montre des travaux sur le train avant, une remise en état des freins, une révision de l'allumage, un nettoyage des carburateurs, une vidange moteur-boîte, et un réglage des culbuteurs. La voiture est donc mécaniquement très au point et ne nécessitera pas d'intervention. La carrosserie présente très bien avec de beaux alignements et l'intérieur beige est en très bon état. La couleur verte de la voiture correspond bien à la référence du code couleur frappée sur la plaque prévue à cet effet, le numéro 705 : vert Fjord. La 356, avec sa « bouille » inimitable, est l'un des deux modèles emblématiques de Porsche, elle marque le vrai début de l'histoire d'un des plus grands fabricants de voitures de sport au monde.

1961 PORSCHE 356 B Super 90

114607

French Title

€ 18000/23000

Historically, the Porsche 356 was the first sports car manufactured and sold by Porsche. Designed by Ferry Porsche on the basis of the mechanical and Volkswagen designed by Erwin Komenda, it will be mass produced from 1948 to 1965. Technically, it is a monohull with four independent wheels and a four-cylinder engine in door-to-rear overhang. Production of the 356 lasted over 17 years to 78,000 copies. Originally the 356 is available in coupe and convertible and at the request of Hoffmann, a speedster version will be created. Most versions have competed, in fact his record is impressive. The 356 is well built, reliable, lightweight and agile. It will be the first to assert the quality "Porsche." The 356B was released in 1960 and is replaced by the 356C in 1964. The Porsche 356 has since become a legendary car!

The copy of the sale belongs to the series made in T5B Reutter in 1960. Its engine has the reference number 616/15 and P710.679, so it's a 75 hp 1600 type C of 1963. An invoice shows very recent work on the front, an overhaul of the brakes, a revised ignition, carburetor cleaning, draining engine box and a set of rockers. The car is mechanically very developed and will not require intervention. The body has very good with nice lines and beige interior is in very good condition. The green color of the car matches the reference color code stamped on the plate for this purpose, the number 705: Green Fjord.

The 356 with its "boil" inimitable, is one of the iconic Porsche models, it marks the true beginning of the story of one of the largest manufacturers of sports cars in the world.

234-

1949 HOTCHKISS type 686 S49 Gasgogne

Châssis n° 85117

Carte grise française

20 000 / 25 000 €

C'est le 3 janvier 1949 que la nouvelle Hotchkiss 686 S49 est examinée par le service des mines afin d'être homologuée. Ce sera chose faite à la seconde présentation le 7 janvier. Les nouveautés mécaniques sont les freins hydrauliques et la suspension avant à roues indépendantes. Sur le moteur c'est l'apparition d'un filtre à huile. Le reste de la voiture n'évolue que très peu. Le 31 janvier, c'est une nouvelle victoire pour Hotchkiss au Rallye de Monte-Carlo, la voiture est bien sûr la toute nouvelle 686 S 49 avec un châssis court.

Avec son long capot et son beau moteur 6 cylindres de 20 cv, la 686 S49 ne manque pas d'allure. Ce modèle est remplacé courant août 1950 par la 20 50 avec une carrosserie plus moderne.

Seuls 582 châssis ont été fabriqués et numérotés de 85001 à 85532.

Notre exemplaire est une très belle berline de 1949 dont la carrosserie est baptisée du joli nom de : Gasgogne. Cet exemplaire n'a connu que deux propriétaires depuis 1954 sur sa carte grise. Le dernier est de 1968, le précédent en 1954. La voiture n'ayant pas changé de département, il est plus que probable que le propriétaire de 1954 fut celui qui a acheté la voiture neuve en 1949. Lorsqu'au début de l'année 1950, la nouvelle numérotation minéralogique a été introduite, les propriétaires disposaient de quelques années pour renouveler leur numéro à titre gratuit. La plaque du propriétaire fixé au tableau de bord indique Albert Chamoux, négociant en Ardèche, département que la voiture n'a jamais quitté. Simplement repeinte il y a de nombreuses années, la voiture se présente avec une patine et un état d'origine tout à fait remarquable notamment au niveau de sa carrosserie. Le ciel de toit et les moquettes seront à revoir, mais la sellerie est sous housse depuis toujours. Le moteur démarre très facilement. Un essai sera fait avant la vente.

En rallye, les Hotchkiss 20 CV offrent un agrément de conduite, une fiabilité, un confort et une véritable sécurité.

Hotchkiss est une marque remarquable, la 20 cv 686 S 49 est un beau modèle, la carrosserie est spacieuse et élégante.

Eligible au très beau Rallye de l'Association des Clubs de Marques.

HOTCHKISS 1949 686 S49 type "Gasgogne"

Chassis n° 85117

French Title

20 000 / 25 000 €

January 3th 1949, the new S49 686 Hotchkiss is reviewed by the services titles to be approved. This will be done at the second presentation on January 7th. The new lifts are: hydraulic brakes and independent front suspension. The engine is the emergence of an oil filter. On January 31th, another victory for Hotchkiss in the Monte Carlo Rally, the car is of course the all-new 686 S 49 with a short chassis.

With its long hood and his beautiful 6-cylinder engine of 20 hp, the 686 S49 doesn't lack speed. This model is replaced by the new model 20 50 with a body-art in August 1950.

Only 582 chassis were manufactured and numbered 85001 to 85532.

The model presented is a very nice sedan 1949 which the body is called the pretty name: "Gascogne". This registration papers car 've got only two owners since 1954. The last is from 1968, the last in 1954. The plate of the owner attached to the dashboard indicates "Chamoux Albert, négociant en Ardèche" department that the car never left. Just repainted many years ago, the car comes with original conditions. The headliner and carpets will be to review, but the interior is always under cover. The engine starts very easily. A test will be done before the auction.

In Rally, the 20 HP Hotchkiss offer driveability, reliability, comfort and real security.

Hotchkiss is a registered Remarkably, the 20 hp 686 S 49 is a beautiful model, the body is spacious and elegant.

Eligible for beautiful "Rallye de l'Association des Clubs de Marques"

235-

Porsche 550 Spider Replica

Châssis n° 91MELF000F0172WB

Carte grise de collection

15000/20000 €

A peine âgée de quatre ans, la firme Porsche présente au Salon de Paris d'octobre 1953 une barquette deux places très légère, destinée à représenter ses intérêts sportifs. Baptisée 550, cette voiture pose les premiers jalons des ambitions de la marque. La Porsche 550 Spider s'est surtout fait connaître auprès du grand public après un tragique accident. Cela se passait le 30 septembre 1955, lorsque James Dean, acteur américain, se rend au circuit de Salinas en Californie à bord de sa 550 Spider personnelle. Sur la route il ne pourra éviter un break américain qui lui coupe la route... James Dean perdra la vie dans ce stupide accident, et deviendra une légende. Il avait surnommé sa 550 « little bastard ».

C'est en hommage à Piero Dusio, fondateur du constructeur italien Cisitalia, que Ferry Porsche ajouta l'appellation Spider à ce modèle.

La 550 a gagné sa classe dans la course Carrera Panamericana en 1954 avec Hans Herrmann. Il terminera 6e de sa catégorie dans les Mille Miglia. La victoire de la Targa Florio en 1956 fut très importante pour Porsche.

Le modèle présenté est une réplique de la 550 Spider, importé du Brésil en bon état général. Le châssis est tubulaire et la carrosserie en polyester. La mécanique est d'origine Volkswagen c'est un moteur 4 cylindres à plat refroidi par air et alimenté par deux carburateurs Solex. La carrosserie et la sellerie sont en bon état. Le compteur indique 7 365 km et la vignette de la dernière vidange est de 2000 avec 7 100 km. Elle possède également un capotage complet de couleur bleu marine assortie à la sellerie. Les pneus ne sont pas usés et la voiture a très peu roulé. Le pare-brise est fendu. A notre avis, il s'agit d'un super jouet.

Porsche 550 Spider Replica

Chassis # 91MELF000F0172WB

French Title

€ 15000/20000

Barely four years old, the firm Porsche at the Paris Salon in October 1953 of a very light two-seat tray, designed to represent the interests of sport. Called 550, this car lays the groundwork of the ambitions of the brand. The Porsche 550 Spider is best known to the public after a tragic accident. That was September 30, 1955, when James Dean, American actor, went to Salinas, California circuit aboard his personal 550 Spider. On the way he can avoid a break U.S. which crosses the road ... James Dean lost his life in this stupid accident, and become a legend. He called his 550 "little bastard".

It is a tribute to Piero Dusio, founder of the Italian manufacturer Cisitalia, Ferry Porsche said that the name Spider in this model.

The 550 won its class in the Carrera Panamericana race in 1954 with Hans Herrmann. He finished sixth in its class in the Mille Miglia. The victory at the Targa Florio in 1956 was very important to Porsche.

The model presented is a replica of the 550 Spider, imported from Brazil in good condition. The chassis is tubular body and polyester. Mechanics comes from Volkswagen is a flat 4-cylinder air-cooled and powered by two Solex carburetors.

The bodywork and upholstery are in good condition. The counter indicates 7365 km and the

stamp of the last oil change is 2000 with 7100 km. It also has a full hood navy blue to match the upholstery. The tires are not worn and the car has very little roll. The windshield is cracked. It is a great toy.

236-

1953 RILEY RME 1,5 Liter
 N° de série 23889
 Titre de circulation européen
 10 000 / 15 000 €

Fondé en 1898, Riley s'est bâti une solide réputation de constructeur de voitures sportives dans les années 30 avec notamment l'emblématique Riley IMP. En 1938 elle entre dans le giron de William Morris fabriquant des MG.

Les Riley RM représentent les dernières voitures de cette grande marque fabriquées entre 1945 et 1957. La gamme comprenait des modèles se déclinant entre les lettres A et H en fonction des années, du moteur et de la carrosserie. Tout est résumé dans le tableau suivant :

RM A	1945 – fin 1952	1½ litre Berline
RM B	1946 – fin 1952	2½ litre Berline
RM C	1948 - 1950	2½ litre Roadster
RM D	1948 - 1950	2½ litre Cabriolet
RM E	Fin 1952 – 1955	1½ litre Berline
RM F	Fin 1952 – 1953	2½ litre Berline
RM H	1954 - 1957	2½ litre Berline Pathfinder

Présentée en 1945, la RM était une voiture réussie alliant une tenue de route de voiture de sport et le confort nécessaire à une routière. En fait notre Riley RME était le dernier modèle de la berline quatre portes équipée du moteur 1500cc. Elle fut donc fabriquée entre la fin 1952 et 1955 et avait remplacé le type RMA. La production totale des modèles RM A à F a été d'approximativement 23,000 exemplaires parmi lesquels on trouve environ 500 Roadsters type RMC et quelques 500 Cabriolets type RMD, ce qui laisse environ 22,000 Berlines. La dernière série, la RMH, a compté quelques 5,000 voitures. Dans les années 60, beaucoup de voitures Riley RM roulaient encore et les pièces détachées commençaient à s'épuiser. Les propriétaires avaient des difficultés à

maintenir un entretien normal. C'est alors que deux amateurs eurent l'idée en 1969 de fonder un club. Aujourd'hui, il compte 1700 membres à travers le monde ce qui est énorme et montrent bien que ces voitures roulent toujours. D'ailleurs, il est fréquent d'en croiser en Angleterre comme une voiture « normale ». La fiabilité n'est donc pas à démontrer, c'est une voiture qui roule quand on en a besoin !

Notre exemplaire porte la référence RME dans son numéro de série et le type RMA dans son numéro de moteur, ce qui est tout à fait normal. Sa carrosserie est typique des années '50 et sa finition de qualité et évidemment très british incluant boiseries et cuir. Berline intéressante et amusante, elle est rare sur notre continent.

1953 Riley RME 1.5 Liter

23889

European Title

10 000 / 15 000 €

Founded in 1898, Riley has built a solid reputation as a manufacturer of sports cars in the 30's including the iconic Riley IMP. In 1938 she entered the fold of William Morris MG manufacturing.

The Riley RM represent the past of this great brand cars manufactured between 1945 and 1957. The range included model comes between A and H as a function of year, engine and bodywork. Everything is summarized in the following table:

RMA 1945 - end 1952 1 ½ liter Sedan

RMB 1946 - late 1952 2 ½ liter Sedan

RMC 1948 - 1950 2 ½ liter Roadster

RMD 1948 - 1950 2 ½ liter Convertible

RME End 1952 - 1955 1 ½ liter Sedan

RMF End 1952 - 1953 2 ½ liter Sedan

RMH 1954 - 1957 2 ½ liter Sedan Pathfinder

Introduced in 1945, RM was a successful car handling combines a sports car and comfort necessary for a road. In fact our Riley RME was the last model of the four-door sedan equipped with the 1500cc engine. It was therefore made between late 1952 and 1955 and replaced the RMA type.

Total production models RM AF was approximately 23.000 copies which include about 500 Roadsters type RMC and some type RMD 500 Cabriolets, leaving about 22,000 sedans. The last series, RMH, counted some 5.000 cars.

In the 60s, many cars still rode Riley RM and parts began to fail. The owners had difficulty maintaining normal maintenance. That's when two lovers had the idea in 1969 to found a club. Today it has 1,700 members around the world which is huge and show that these cars run forever. Moreover, it is common to pass a car in England as "normal." Reliability is not demonstrated, it is a car that runs when you need it!

The car presented is referenced RME in its serial number and type RMA in its engine number, which is quite normal. Its body is typical of the '50s and finish quality and obviously very British, including wood and leather. Sedan interesting and fun, it is rare on this continent.

237-

1966 JAGUAR Mk II

N° de série 128097

Carte grise française
23000/28000€

La première berline à carrosserie monocoque de Jaguar est née en 1955 avec le beau moteur XK ramené à 2,4 l, il s'agissait de la Saloon 2,4 l. La voiture est belle et réussie, le succès est immédiat. Cette nouveauté envoûtante rompt définitivement avec le passé, elle devient basse et racée. Tout début 1957, une nouvelle version est proposée avec le moteur 3,4 l qui transfigure le modèle tant au niveau des performances que de l'agrément de conduite. Le 2 octobre 1959, sur le stand Jaguar d'Earl's Court, William Lyons est heureux. Il présente sa nouvelle monture : la Jaguar Mk II. Le niveau de finition est identique en terme de boiseries précieuses et cuir haute qualité, la vraie nouveauté vient de la lumière. En affinant tous les montants des vitres, la luminosité a pu faire une éclatante entrée dans l'habitacle, et la ligne générale s'en trouve allégée. Sous le capot, trois possibilités le 2,4 l, 3,4 l ou le moteur de 3,8 l. C'est une réussite totale et la ligne de Mk II restera, de l'avis de tous, comme une des plus belles voiture de la marque, la vraie berline de sport !

La Jaguar Mk II présentée est née 2,4 litres avec boîte manuelle. Elle est sortie d'usine directement en direction de l'importateur français Royal Elysées à Paris. Le premier propriétaire immatricula sa nouvelle monture le 9 novembre 1966. Son numéro de série positionne cette voiture parmi les toutes dernières livrées sur les 3405 exemplaires fabriqués. En 1995, un moteur 3,4 l entièrement reconditionné a été monté en remplacement du 2,4 L. En 1997, la carrosserie est totalement restaurée et repeinte dans la teinte d'origine. Une boîte Getrag à 5 rapports est installée en 1999. La même année, c'est l'intérieur qui est refait en cuir Connolly rouge. L'échappement est en inox, les boiseries ont aussi été refaites et les roues fils chromés changés en 2004. On est en présence d'une très belle voiture qui a été pensée pour rouler. Elle est parfaitement utilisable et s'avère très agréable avec sa direction assistée. Sur les vingt dernières années, seuls deux amateurs se sont partagés le plaisir de piloter cette belle Mk II (régulièrement entretenue) est aujourd'hui disponible.

1966 Jaguar Mk II (LHD)
N° 128097
French Title
23000/28000 €

The first unibody sedan Jaguar was born in 1955 with the beautiful XK engine reduced to 2.4 l, it was the Saloon 2.4 l. The car is beautiful and successful, the success was immediate. This haunting novel breaks with the past, it becomes low and sleek. Early 1957, a new version comes with the engine 3, 4 which transforms the model both in terms of performance as the driving pleasure.

On October 2, 1959, on the Jaguar stand Earl's Court, William Lyons is happy. He presented his new ride: the Jaguar Mk II. The level of finish is identical in terms of precious woods and leather high-quality, true innovation comes from light. By refining all amounts of glass, the brightness could make a dazzling entrance into the cabin, and the general line is thereby reduced. Under the hood, the three options 2.4 l, 3.4 l or 3.8 l engine It is a total success and the Mk II line will, in the opinion of all, as one of the most beautiful car of the brand, the true sports sedan!

The Jaguar Mk II 2.4-liter is born presented with manual transmission. It is factory directly towards the French importer Royal Elysees in Paris. The first registered owner of the new mount November 9, 1966. Serial number positioned this car among the latest delivered on

3405 cars made. In 1995, a fully reconditioned engine 3.4 l was mounted in place of 2.4 L. In 1997, the body is completely restored and repainted in the original color. A 5-speed Getrag box is installed in 1999. The same year, the interior is redone in red Connolly leather. The exhaust is stainless steel, trim have also been redone and chrome wheels son changed in 2004. We are dealing with a very nice car that was designed to roll. It works perfectly and is very comfortable with his steering. Over the last twenty years, only two amateurs have shared the pleasure of driving this beautiful Mk II (regularly maintained) is now available

238-

1970 MG type MGB (Voiture du réalisateur Claude ZIDI)

Châssis n° GHN 5UG392616

Carte grise française

10 000 / 12 000 €

C'est au salon de Londres en septembre 1962 que MG lance la remplaçante de la MGA qui s'appelle tout logiquement la MGB. Plus moderne de ligne, le dessin de la voiture est plus tendu et plus anguleux. Avec des vitres dans les portes, ce n'est plus un roadster mais un cabriolet. La MGB est finalement beaucoup moins spartiate que la MGA. L'habitacle est aussi plus grand. Stricte deux places, son caractère reste guidé par un esprit sportif. Élégante à la ville comme à la campagne, la MGB est à l'aise quelque soit le milieu où elle évolue. Le moteur est aussi d'une cylindrée plus importante puisqu'elle passe de 1600 à 1800 cm3. En octobre 1964 le moteur évolue et passe de 3 à 5 paliers pour maintenir le vilebrequin. C'est en mars 1965, que les poignées extérieures des portes deviennent fixes avec un bouton poussoir.

Le modèle présenté est rouge.

La disponibilité des pièces et la simplicité des interventions mécaniques permettent d'envisager sereinement une utilisation intensive. La robustesse de la MGB a fait de ce modèle une des sportives décapotables les plus appréciées au monde. Le succès commercial est là pour le confirmer, la production a été stoppée en 1980 après un demi million d'exemplaires, un record !

1970 MG MGB (French film director Claude ZIDI Car)

GHN 5UG392616

French Title

10,000 / 12,000 €

This is the show in London in September 1962, MG launched the replacement for the MGA any logically called the MGB. Most modern line drawing of the car is more tense and more angular. With windows in the doors, it's not a roadster, but a convertible. The MGB is ultimately far less spartan than the MGA. The interior is also greater. Strict two-seater, its character is guided by a spirit of sport. Elegant in town and country, the MGB is comfortable no matter the environment in which it operates.

The engine of a cylinder is more important since it increases from 1600 to 1800 cm3. In October 1964 the engine is changing and from 3 to 5 steps to keep the crankshaft. In March 1965, the exterior door handles become fixed with a push button.

The model presented is red color.

Parts availability and simplicity of mechanical interventions can calmly consider intensive use. The robustness of the MGB has made this model one of the most popular sports convertibles in the world. Commercial success is there to confirm, production was halted in 1980 after half a million copies, a record!

239-

1956 FORD Thunderbird

Carte grise française

40 000 / 45 000 €

C'est pour concurrencer la Chevrolet Corvette que Ford lance une voiture sport avec 2 places en 1955 : La Thunderbird, l'oiseau de tonnerre !

Celles des années 1955, 1956 et 1957 sont considérées par les amateurs comme les modèles « classic » et les plus intéressantes, seule la carrosserie cabriolet était disponible. Les modèles 55 ont été fabriqués à 16 155 exemplaires, il y eu 15 631 modèles 1956 et 21 380 voitures fabriquées en 1957.

Le millésime 56 se distingue du précédent par son pare choc arrière avec le « continental kit ». En effet, en 1955 la roue de secours était placée dans le coffre et prenait beaucoup de place. Ford décida d'agrandir l'emplacement des bagages en plaçant la roue de secours à l'extérieur de la voiture.

Le Hard Top 1956 se différencie du modèle précédent par son hublot.

Les sortie d'échappement sont situées dans le pare choc comme sur les Facel Vega.

Au même titre que quelques voitures américaines comme la Corvette ou la Mustang, la T-Bird, c'est son surnom, est une voiture mythique, symbole de réussite d'une époque insouciante. Elles sont belles, très prisées et peu courantes sur notre territoire.

Le modèle présenté est un superbe exemplaire !

1956 FORD Thunderbird

French Title

40,000 / € 45,000

This is to compete with the Chevrolet Corvette Ford launches a sports car with two seats in 1955: The Thunderbird, the bird of thunder!

Those of the years 1955, 1956 and 1957 are considered by fans as models "classic" and most interesting, only the coupe body was available. 55 models were manufactured 16,155 copies, there were 15 631 and 21 380 1956 model cars made in 1957.

The vintage 56 differs from the previous by his rear bumper with the "continental kit". Indeed, in 1955 the spare tire was placed in the trunk and took a lot of space. Ford decided to enlarge the location of the luggage by placing the spare tire out of the car.

The Hard Top 1956 differs from the previous model with its window.

The exhaust outlet is located in the bumper like the Facel Vega.

Like some American cars like the Corvette or the Mustang, the T-Bird is his nickname, is a legendary car, a symbol of success of a carefree time. They are beautiful, popular and uncommon in our area.

The model presented is a superb model!

240-

1968 FORD Mustang GT Cabriolet

Châssis n° 8T03S136292

Carte grise française

20000/25000 €

La Ford mustang est née d'une idée de Lee Iacocca. Lancée au printemps 64, ce modèle eût un succès immédiat et important. C'est la « Pony car » par excellence et n'a pas de réelles concurrentes. C'est une des rares voitures américaines « grand public » élevée au rang de mythe. La Mustang est toujours fabriquée presque 50 ans après sa première présentation. Les Ford Mustang sont, à l'image des voitures américaines, disponibles dans une version de base à un prix très abordable et ensuite il y a un très grand nombre d'options disponibles (moteurs, finitions, accessoires...). En fait il y en a rarement 2 identiques. De plus chaque année, le millésime est différent dans le détail ou en profondeur. Les Mustang de la première génération sont celles fabriquées entre 1964 et 1973. Bien que des dimensions plutôt européennes, la Mustang s'avère spacieuse avec un coffre suffisant. C'est une voiture qui, encore aujourd'hui, est utilisable au quotidien. Toutes les pièces sont disponibles et ne sont pas onéreuses, c'est relativement important dans le cas d'une voiture de collection que l'on désire utiliser.

L'exemplaire présenté est du millésime 1968. Il s'agit d'un cabriolet exceptionnellement rare à plus d'un titre et extrêmement désirable pour le collectionneur qui cherche un « bon modèle ».

Tout d'abord, il s'agit d'une voiture vendue neuve en France et à ce titre elle est très bien « optionnée ». Commercialement positionnée dans le haut de gamme à l'époque, les Mustang françaises sont d'excellents exemplaires comparativement à ceux de que l'on rencontre fréquemment en provenance d'importations récentes des USA. A l'époque, il n'y eu que 535 cabriolets modèle 1968 d'exportés.

Notre Mustang avait une date de fabrication prévue pour le mois de décembre 1967. Sa première immatriculation en France est datée du 24 avril 1968. Elle est née Wimbledon White, c'est le nom de la couleur des Mustang blanches. L'intérieur est noir et du modèle luxe. La capote possède une vitre à l'arrière et sa commande électro-hydraulique fonctionne normalement. La direction est assistée. La montre et le compte tours sont présents au tableau de bord. Entre les sièges, nous trouvons la très pratique console centrale.

Le moteur est un code S, c'est à dire le 390 CI cubic inches équivalent à 6 390 cm³ équipé du carburateur quadruple corps avec une puissance déclarée de 325 cv (réellement bien plus élevée).

Il est associé à une boîte de vitesses manuelle à 4 rapports « close ratio - top loader », c'est la boîte « super sport » des Ford. Pour passer la puissance aux roues, le pont arrière est l'indestructible 9 pouces avec le rapport autobloquant optionnel de 3,25:1.

En 1968, cette combinaison 390 / BM4 n'a concerné que 340 cabriolets sur les plus de 25 000 fabriqués. A noter que seuls 676 cabriolets ont reçu le moteur code S, les autres étant équipés d'une boîte automatique. Si la boîte et le pont d'origine sont toujours présents, notre Mustang a perdu la pompe de sa direction assistée et son moteur d'origine, remplacé par un classique 302 CI. Il est tout à fait possible de la remettre dans sa configuration d'origine.

Les freins sont assistés et à disques à l'avant, ce qui était obligatoire avec le moteur code S et l'option GT. Car notre voiture est un authentique cabriolet GT d'origine, moins de 2000 cabriolets ont reçu cette option qui change radicalement le comportement routier d'une Mustang avec notamment une direction plus directe, des suspensions durcies et une double ligne d'échappement.

Ce cabriolet Mustang est entre les mains du même amateur depuis février 1975. Le propriétaire précédent avait immatriculé cette voiture en 1973. Elle avait seulement cinq petites années.

L'intérieur est d'origine et dans un état réellement splendide et étonnant. Le compteur indique 97780 km ce qui est peu mais est très certainement (vu l'usure générale), le kilométrage parcouru depuis 1968.

La tôlerie est très saine, la voiture n'ayant jamais couché dehors.

En considérant le modèle, les options et l'état général, si l'on doit conseiller une Mustang cabriolet, celle ci mérite sans conteste d'être regardée de très, très près...

*1968 Ford Mustang GT Convertible
8T03S136292
French Title*

The Ford Mustang was born of an idea of Lee Iacocca. Launched in spring 64, this model had an immediate success and important. This is the "Pony car" and has no real competitors. This is one of the few American cars elevated to a myth. The Mustang is still made almost 50 years after its first presentation. The Ford Mustang is, like American cars, available in a basic version with a very affordable price and then there are a large number of options available (motors, finishes, accessories ...). In fact there are rarely two identical. More each year, the vintage is different in detail or in depth. The first generation Mustang are those manufactured between 1964 and 1973. Although the European dimension rather, the Mustang is spacious with a safe enough. This is a car that even today is used in everyday life. All parts are available and are not expensive, it is relatively important in the classic car that you want to use.

The present car was born in 1968. This is an exceptionally rare convertible to more than one and highly desirable for the collector looking for a "good model".

First, it is a new car sold in France and as such it is very well "optioned." Commercially positioned in the premium at the time, the Mustang French are excellent cars compared to those encountered frequently in recent imports from the United States. At the time, there were only 535 convertibles for 1968 model exported.

This Mustang had a production date scheduled for December 1967. Its first registration in France is dated April 24, 1968. It was born "Wimbledon White" the name of the color of white Mustang. The interior is black and the luxury model. The hood has a window to the rear and electro-hydraulic operating normally. Management is assisted. The clock and rev counter are present on the dashboard. Between the seats, we find the convenient center console.

The engine is a code S, the 390 cubic inches equal to 6390 cm³ with the carburetor with a four-stated potency of 325 hp (actually much higher).

It is associated with a manual transmission 4-speed "close ratio - top loader", the box is "super sport" of Ford. To switch power to the wheels, the rear axle is indestructible 9-inch with optional locking ratio 3,25:1.

In 1968, the combination 390 / BM4 concerned only 340 convertibles of the more than 25,000 manufactured. Note that only 676 convertibles were the engine code S, the others being equipped with an automatic transmission. If the box and the original bridge are still present, this Mustang lost the power steering pump and its original engine, replaced by a standard 302 CI. It is quite possible to put it back in its original configuration.

Assisted and the brakes are disc in front, which was mandatory with the engine code S and GT option. Because this car is an authentic original GT convertible, less than 2000 were convertibles this option which radically changes the handling of a Mustang including a more direct steering, suspension and a double hardened exhaust line.

This Mustang convertible's got the same owner since February 1975. The previous owner had registered the car in 1973. The interior is original and in a state truly beautiful and amazing. The odometer shows 97780 km which is low but is almost certainly the distance traveled since 1968.

Considering the model, options and condition, whether to recommend a Mustang convertible, this one is perfect.

241-

1949 JAGUAR Mk V 3,5 L Cabriolet

Titre de circulation communautaire

Châssis n° 647066

Moteur 6 cylindres en ligne

Cylindrée : 3485 cm³

Alimentation 2 carburateurs SU

Puissance : 125 cv

Boîte de vitesses à 4 rapports + MA

Châssis type séparé

Empattement 3050 mm

Carrosserie cabriolet 4 places.

65 000 / 75 000 €

Au salon d'Earls Court 1948, Lyons dévoila deux nouveautés: l'incroyable roadster XK 120 et la berline Mk V. C'est enfin la fin de la Mk IV avec son essieu rigide et ses archaïsmes. Pour faire plaisir aux américains, le premier marché visé, la Mk V est la première Jaguar avec l'XK 120 à être disponible en conduite à gauche.

Premier nouveau modèle après la seconde guerre mondiale, la Jaguar Mk V représente le renouveau de la marque fondée par William Lyons. C'est l'ingénieur Heynes qui mettra au point le nouveau châssis très rigide avec des roues indépendantes à l'avant et un freinage à commande hydraulique. La suspension avant est assurée par des barres de torsion. Le moteur reste le 3,5 litres à soupapes en tête qui a fait ses preuves depuis la fin 37.

La Jaguar Mk V de la vente est un superbe exemplaire dans la meilleure configuration possible. Son moteur est le 3,5 litres, c'est donc la version haut de gamme la plus puissante. Sa carrosserie est le cabriolet trois positions et le poste de conduite est situé à gauche. Cet exemplaire, le 66^{ème} des 577 fabriqués, a eu une première vie aux USA avant de la poursuivre depuis quelques années en Europe. Entièrement restaurée par le spécialiste Barcelonais AutoStorica en 2004/2005, ce «DropHead Coupe» présente un très bel intérieur en cuir vert avec les moquettes assorties. Les boiseries intérieures sont en excellent état et vernies, au niveau instrumentation, le tableau de bord est très complet. La capote en alpaga est bien sûr doublée. Ouverte c'est un vrai cabriolet, en Mylord, c'est la position type concours d'élégance et fermé c'est presque une conduite intérieure deux portes. La carrosserie a été repeinte dans des très belles teintes, le noir est ici associé à un joli vert foncé. Les chromes sont très beaux. Le fonctionnement mécanique est à la

hauteur de la présentation. Il est clair que l'on se trouve en présence d'une très belle voiture, équivalente à une belle Delahaye 135 qui propose un moteur identique sur le papier ainsi qu'une suspension indépendante à l'avant mais des freins archaïques à commande mécanique. La Jaguar Mk V Cabriolet est une voiture méconnue et sous estimée à tort. C'est la seule vraie concurrente de la Bentley Mk VI ou de la Rolls Royce Silver Dawn. Ses principales qualités sont la souplesse du moteur qui reprend en 4^{ème} dès 700 tr/mn, son extrême raffinement et son grand confort qui permet de longs voyages dans d'excellentes conditions. Jaguar est une grande marque et la Mk V est une grande voiture.

Voiture très rare
La meilleure version
Grand raffinement
Superbe état
Très agréable

*1949 Jaguar Mk V 3.5 L Cabriolet
European Title*

*# 647066
6-cylinder engine
Displacement: 3485 cm3
Power 2 SU carburettors
Power: 125 hp
Transmission 4-speed + reverse
Separate frame type
Wheelbase 3050 mm
Body convertible 4 seats.*

65 000 / 75 000 €

Earls Court in 1948, Lyons unveiled two new products: the incredible XK 120 roadster and sedan Mk V. It is finally the end of the Mk IV with its axle and archaisms. To please the U.S., the primary market, the Mk V was the first Jaguar XK with the 120 to be available in left-hand drive.

First new model after the Second World War, the Jaguar Mk V represents the revival of the brand founded by William Lyons. The engineer Heynes who will develop the new highly rigid chassis with independent front wheels and a hydraulic brake. The front suspension is provided by torsion bars. The engine remains the 3.5-liter overhead-valve, which has been proven since the late 1937.

The Jaguar Mk V for auction is a superb car in the best possible configuration. Its engine is 3.5 liters, so it's high-end version the most powerful. Its body is the three-position convertible and driving position is on the left. This car, the 66th of 577 produced, had a first life in the United States before continuing for some years in Europe. Fully restored by the specialist AutoStorica Barcelona in 2004/2005, this "Drophead Coupe" features a beautiful green leather interior with matching carpets. The interior woodwork is in excellent condition and varnished in instrumentation, the dashboard is very comprehensive. The hood in alpaga is of course doubled. Open is a real convertible, in Milord position, the position type of elegance

and competition is almost a closed two-door sedan. The body was painted in beautiful colors, black is associated here with a nice dark green. Chrome are very nice. The mechanical operation is up to the presentation. It is clear that one is dealing with a very nice car, equivalent to a beautiful Delahaye 135 that provides an engine identical to the paper and an independent front suspension, but the brakes mechanically archaic. The Jaguar Mk V Convertible car is wrongly underestimated. This is the only real competitor of the Bentley Mk VI or the Rolls Royce Silver Dawn. Its main qualities are flexibility of the engine takes over fourth as 700 r / min, the extreme refinement and comfort that allows long trips in excellent conditions. Jaguar is a great brand and the Mk V is a great car.

242-

1973 FORD Capri 2600 RS

Châssis n° GCECNP71299

Carte grise française

15 000 / 18 000 €

Ford proposait avec le modèle Capri un peu l'équivalent de sa Mustang au USA. A savoir une même voiture à la ligne sport avec une version de base à prix très abordable. Toute une gamme de moteurs avec des puissances différentes et pléthore d'options dans tous les domaines, freins à tambours ou à disques, des rapports de pont différents avec ou sans autobloquant, des finitions intérieures plus ou moins de qualité avec des accessoires plus ou moins importants comme le compte-tours ou la montre par exemple. Cela donnait une gamme très complète allant de la petite voiture « gentilette » à la supersport haut de gamme, toutes les voitures ayant la même forme extérieure. La Capri avait une ligne très évocatrice et parfaitement réussie. L'histoire donna raison à Ford, la Capri reste comme l'un des plus grands succès européens.

La 2600 RS était la « Supersport ». C'est la variante surbaissée et allégée, étudiée par Jochen Neerspach, responsable du service compétition de Ford-Allemagne, qui n'a plus grand chose à voir avec le modèle standard. Carrol Shelby avait transfiguré la Mustang avec les 350 GT, Neerspach va "ensorceler" la Capri. Le moteur V6 de 2637cc est alimenté par une injection Kugelfisher et développant une puissance de 150 cv à 5500 tr/mn. Les amortisseurs sont spécifiques et une option pont autobloquant était disponible. Le poids était contenu à 1000 kg. Facile à reconnaître, la RS possède quatre phares, une calandre noire mat et des roues spécifiques à bâtons en alliage léger. Les pare-chocs sont fins et à l'intérieur on trouve des sièges baquets. La Capri 2600 RS est capable d'accélération du niveau d'une Porsche 911S.

L'exemplaire de la vente a été vendu neuf par la S.A.F.I., Société d'Automobile France-Indochine, le concessionnaire Ford situé au 120 rue Lauriston à Paris 16ème. Le client et premier propriétaire était fonctionnaire à l'Ambassade de France à Rabat au Maroc. La facture originale, datée du 15 mai 1973, est présente dans le dossier. La voiture a reçu en option une peinture métallisée couleur Tabac, une radio, le toit vinyle et un pont autobloquant. Des frais divers sont ajoutés comprenant les frais de transport, de douanes, de carte grise, les plaques de police (3303 TT 75) et un plein d'essence « super » (à 64 francs le plein !). Comme il s'agissait d'une exportation au Maroc, la facture est faite hors taxes pour un montant total de 23 843 francs.

Le 29 mai 1973 la voiture subit sa première révision gratuite à 2 779 km à Tarbes. La voiture part sans doute réellement au Maroc !

Notre Capri 2600 RS est dédouanée le 14 mai 1974 en France à Agen. Le client doit s'acquitter de la taxe de 33,3% sur la valeur déclarée de 12 892 francs.

On retrouve ensuite la voiture à Tarbes pour la révision des 5000 km le 27 mai 1975. C'est à Marseille que la révision des 1000 km sera faite à 9118 km le 17 juin 1975 et la révision des 20 000 km est faite le 23 mars 1979.

Le 15 septembre 1980, cette RS, avec 60 180 km, entre chez Ford à Villeneuve sur Lot, moteur cassé suite à une mauvaise lubrification par manque d'huile ou huile de mauvaise qualité. Courant 1981, les travaux suivants sont faits : le moteur est changé, la boîte de vitesse et les freins sont remis en état, l'échappement et l'embrayage sont changés. Une autre facture, avec la même date, concerne une peinture complète pour 2750 francs. Le propriétaire est à cette époque rattaché à l'Ambassade de France à Tunis.

Le 27/3/1984 la voiture reste dans la famille, peut être le frère, mais change de carte grise. Pilote de ligne, l'adresse professionnelle de ce second propriétaire est au Kenya à Mombasa. En mai 1984, la voiture a peu roulé son compteur affiche 61 557 km. D'autres factures sont dans le dossier et concernent le petit entretien jusqu'au 25/5/1989 date à laquelle le compteur affiche 88 167 km et se trouve dans un garage Ford à Millau pour une panne de pompe à essence.

La voiture a connu après deux autres amateurs avant de rejoindre l'écurie de l'actuel propriétaire. Ce dernier procéda à une restauration avec changement de la teinte, il trouvait la couleur tabac trop discrète pour cette sportive. Notre 2600 RS est maintenant jaune mais l'option toit vinyle est toujours présente. La voiture fonctionne très bien. C'est une rareté aujourd'hui, les Capri ont fait rêver toute une génération de jeunes et la RS représentait le graal. L'intérieur est d'origine et se trouve bien conservé. Pour qui apprécie les sportives des années 70, la Capri 2600 RS est une pièce incontournable.

1973 Ford Capri RS 2600

GCECNP71299

French Title

15,000 / € 18,000

Ford Capri with the model proposed some equivalent of the Mustang at the United States. Namely one car line sport with a basic version at very affordable prices. A range of engines with different power and plethora of options in all areas, brake drums or discs, different axle ratios with or without locking, interior finishes of varying quality accessories with more or less important as the tachometer or the watch for example. This gave a very complete range from the small car "Gentillet" on supersport upscale, all cars have the same outer shape. The Capri was a line very evocative and very successful. The story was right to Ford, the Capri is as one of the most successful in Europe.

The RS 2600 was the "Supersport". Is lowered and simplified variant, studied by Jochen Neerspach, head of Ford Germany competition, which has very little to do with the standard model. Carrol Shelby had transformed the Mustang GT with 350, Neerspach will "bewitch" the Capri. The V6 engine is powered by a 2637cc Kugelfisher injection and an output of 150 hp at 5500 r / min. The dampers are specific locking bridge and an option was available. The weight was contained in 1000 kg. Easy to recognize, the RS has four headlights, a matt black grille and wheels specific alloy poles. The bumpers are fine and inside there are bucket seats. The Capri 2600 RS is capable of accelerating the level of a Porsche 911S.

The car presented of the sale was sold new by SAFI, Society of Automotive France-Indochina, the Ford dealership located at 120 Rue Lauriston in Paris 16th. The client and the first owner was an official at the Embassy of France in Rabat, Morocco. The original invoice, dated May 15, 1973, is present in the file. The car had an optional metallic paint color Tobacco, radio, vinyl roof and a locking bridge. Miscellaneous charges are added including transport costs,

customs, registration papers, sheets of Police (3303 TT 75) and a full tank of gas "super" (64 francs to the full!). As this was an export to Morocco, the invoice is made out taxes for a total of 23 843 francs.

On May 29, 1973 the car underwent its first revision for FREE 2779 km Tarbes. The car may actually hand in Morocco!

Our Capri RS 2600 is cleared May 14, 1974 in France in Agen. The customer must pay the tax of 33.3% on the declared value of 12 892 francs.

Then found the car in Tarbes for the revision of 5000 km May 27, 1975. Marseille is the revision of 1000 km to 9118 km will be made June 17, 1975 and review of 20 000 km is made March 23, 1979.

On September 15, 1980, the RS, with 60,180 km, joined Ford in Villeneuve sur Lot, broken engine due to poor lubrication due to lack of oil or oil of poor quality. Current 1981, the following works are made: the engine is changed, the gearbox and the brakes are repaired, exhaust and clutch are changed. Another bill, with the same date, for a complete picture for 2750 francs. The owner is then attached to the Embassy of France in Tunis.

03/27/1984 The car remains in the family, may be the brother, but changed registration document. Airline pilot, the business address of the second owner in Kenya in Mombasa. In May 1984, the car just rolled his counter shows 61,557 km. Other bills are on file and refer to the small talk until 25/05/1989 when the counter shows 88,167 km and is located in a Ford garage in Millau for a fuel pump failure.

The car has had two other lovers after before joining the stable of the current owner. The latter proceeded to a restaurant with a change of hue, the color it was too discreet for that tobacco sports. Our RS 2600 is now yellow vinyl roof but the option is always present. The car works very well. It's a rarity today, Capri have dreamed a generation of young people and the RS was the Holy Grail. The interior is original and is well preserved. Who appreciates the sport of the 70s, the Capri RS 2600 is a must-have.

243-

1954 SIMCA 9 Sport

Châssis n° 164 513

Carte grise française

C'est en juillet 1951 que la dernière Simca 8 sort des usines pour laisser la place à la toute nouvelle Simca 9 Aronde, la première monocoque de la marque. Au salon de Paris, deux nouveaux modèles viennent compléter la gamme, deux breaks : un avec arrière vitré et l'autre avec arrière tôle. Tandis que le modèle 8 Sport n'est plus proposé en cabriolet et le coupé est rebaptisé 9 Sport mais est encore une 8 Sport avec une calandre simplifiée et châssis séparé. Le moteur de la Sport est « gonflé » et développe 51 cv au lieu des 45 cv de la berline. Courant 1952, la 9 Sport devient réellement une monocoque moderne et subit quelques retouches au niveau de l'avant.

Pour l'anecdote, il faut souligner qu'en Août 1953, une Aronde de série se rend à Montlhéry et pulvérise 31 records internationaux, dont le 100 000 km à plus de 100 km/h. La fiabilité et la robustesse de la mécanique sont ainsi démontrées !

La beauté classique de la Simca 8 Sport ne doit pas faire oublier l'origine de son magnifique dessin dû à Farina, le grand carrossier italien. La 9 Sport porte toujours cette ligne générale splendide. Cette Simca réussit à la perfection le mariage d'une élégance discrète et raffinée avec une ligne sport racée. Ces carrosseries spéciales ont été assemblées chez FACEL.

L'exemplaire présenté est un modèle 1953 qui a un historique limpide puisqu'il s'agit d'une quatrième main. En effet, notre Coupé Sport a simplement connu deux propriétaires parisiens et deux autres en Bretagne avec seulement deux immatriculations, la première attribuée le 24 janvier 1954. Restaurée il y a quelques années chez un carrossier de Saint Brieuç, ce splendide coupé noir présente un très agréable intérieur en cuir vert. Les roues sont à rayons. Le moteur est coiffé par le très beau cache en aluminium Record. Le fonctionnement est sans soucis.

Excessivement rare, ces élégantes voitures sont de plus en plus prisées par les amateurs de bon gout recherchant un très élégant coupé sport fiable, à l'entretien facile, capable de rouler été comme hiver !

1954 SIMCA Sport 9

Chassis No. 164 513

French Title

In July 1951 the last Simca 8 out of factories to make way for the new Simca Aronde 9, the first monocoque of the brand. At the Paris Salon, two new models complete the range, two breaks: one with rear glass and the other with back plate. While Model 8 Sport is no longer available in convertible and coupe was renamed Sport 9 but is still an 8 Sport grille with a simplified and separate chassis. The engine of the Sport "inflated" and develops 51 hp 45 hp instead of the sedan.

Current 1952, 9 Sport is actually a modern monocoque and underwent a few changes at the front.

For the record, it should be noted that in August 1953, a series of Aronde goes to Montlhéry and sprays 31 international records, including 100,000 km over 100 km / h. The reliability and robustness of the mechanics are well demonstrated!

The classic beauty of the Simca 8 Sport should not obscure the original design due to its beautiful Farina, the great Italian coachbuilder. Sport 9 The general line is always this beautiful. The Simca managed to perfection the marriage of elegance and refined with a racy sports online. These special bodies were assembled at FACEL.

The copy shown is a 1953 model that has a clear history as it is a fourth hand. Our Sport Coupe has just had two owners in Paris and two in Britain with only two registrations, the first awarded January 24, 1954. Restored a few years ago at a body shop in Saint Brieuç, this splendid coupé has a nice black leather interior green. The wheels are spoked. The engine is topped by the beautiful aluminum cache Record. The operation is trouble-free.

Exceedingly rare, these elegant cars are increasingly popular with lovers of good taste looking for a stylish sports coupe reliable, easy maintenance, able to ride all year round!

244-

1951 JAGUAR XK 120 Roadster

Châssis n° 671637

Carte grise française

65000/85000 €

Voir historique lot numéro 226

L'exemplaire présenté est une conduite à gauche vendue neuve aux USA comme la plupart, ce marché étant le plus important du monde à l'époque. Avec ses feux d'ailes chromés, on sait que l'on est en présence d'une ancienne version, les plus récentes ont des feux peints. Son numéro de série la positionne comme la 1637ème sortie des usines de Coventry.

Historiquement, ce roadster a appartenu à deux propriétaires sur les vingt-cinq dernières années. Importé des USA, Jaguar France délivra à l'actuel propriétaire un certificat pour procéder à l'immatriculation en 2000. Sa peinture est un très élégant gris « metallic silver » avec un intérieur noir. Conformément à sa sortie, les roues à voile plein sont toujours installées sur la voiture avec les caches arrière appelés « Spat ». La voiture fut totalement restaurée à partir du châssis sur une durée de trois ans. Il reste à trouver une capote. L'exceptionnel dessin de sa carrosserie, restera dans les annales de l'histoire comme l'une des plus belles « barquettes » de l'immédiat après guerre.

Très enviable, la Jaguar XK 120 roadster est une addition de qualité dans n'importe quelle collection.

1951 Jaguar XK 120 Roadster

671637

French Title

€ 65000/85000

Historic model like lot number 226

The model shown is a left-hand drive sold new in the United States, this market is the largest in the world at this time. With lights chrome wings, we know that we are dealing with an older version, the most recent fires have painted. Its serial number as the 1637th position out of the factories of Coventry. Historically, this roadster belonged to two owners of the twenty-five years. Imported from the United States, France Jaguar delivered to the current owner a certificate to proceed with the registration in 2000. His painting is a very elegant gray "metallic silver" with a black interior. Consistent with its release, the wheels at full sail are always installed on the car with the back cover called "Spat". The unique design of its body will be remembered in history as one of the most beautiful cars of the immediate post war. Envious, the Jaguar XK 120 is a quality addition to any collection.

245-

1965 MG type MGB

N° de série GHN3L51512

Carte grise française

12000/16000 €

C'est au salon de Londres en septembre 1962 que MG lance la remplaçante de la MGA qui s'appelle tout logiquement la MGB. Plus moderne de ligne, le moteur est aussi d'une cylindrée plus importante puisqu'elle passe de 1600 à 1800 cm³. En octobre 1964 le moteur évolue et passe de 3 à 5 paliers pour maintenir le vilebrequin. C'est en mars 1965, que les poignées extérieures des portes deviennent fixes avec un bouton poussoir.

Bien que portant une date de première immatriculation en mai 1965, notre magnifique exemplaire fut fabriqué à la fin de l'année 1964. L'historique de cette MGB est parfaitement bien documenté depuis 1994. Une restauration professionnelle complète à grands frais a été faite en 1997. La carrosserie a été entièrement refaite avec notamment les ailes, les planchers, les passages de roues et les panneaux de portes changés. Le faisceau électrique, les roues à

rayons étaient neufs. Toute la mécanique a été entièrement refaite, moteur, boîte, pont, freins... toute la liste de ces travaux se trouve dans le dossier qui accompagne la voiture. Depuis sa restauration, cette belle MGB n'a parcouru que 23 000 km. Un accessoire très pratique est installé sur le coffre arrière, il s'agit d'un porte-bagages monté en fixe. Il faut noter le montage d'un échappement inox et d'un capot en aluminium. Les sièges sont en cuir noir avec passepoil blanc. Un overdrive agrémente la conduite de cet exemplaire. La disponibilité des pièces et la simplicité des interventions mécaniques permettent d'envisager sereinement une utilisation intensive. La robustesse de la MGB a fait de ce modèle une des sportives décapotables les plus appréciées au monde. Le succès commercial est là pour le confirmer, la production a été stoppée en 1980 après un demi million d'exemplaires, un record !

1965 MG MGB

serial number GHN3L51512

French Title

€ 12000/16000

Show in London in September 1962, MG launched the replacement for the MGA any logically called the MGB. More modern line, the engine is more important 1600 to 1800 cm3. In October 1964 the engine is changing and from 3 to 5 steps to keep the crankshaft. In March 1965, the exterior door handles become fixed with a push button.

Although bearing a date of first registration in May 1965, the car presented was made at the end of 1964. The history of this MGB is very well documented since 1994. A complete professional catering at great expense was made in 1997. The body has been completely redone including the wings, floors, wheel wells and door panels changed. The wiring harness, the wire wheels were new. Any mechanics has been completely redone, engine, box, bridge, brakes ... the whole list of these works is in the file that comes with the car. Since its restoration, this beautiful MGB has only covered 23,000 km. A handy accessory is installed on the trunk, it is a rack mounted fixed. Note the installation of a stainless steel exhaust system and an aluminum hood. The seats are black leather with white piping. An overdrive enhances the conduct of this car.

Parts availability and simplicity of mechanical interventions can calmly consider intensive use. The robustness of the MGB has made this model one of the most popular sports convertibles in the world. Commercial success is there to confirm, production was halted in 1980 after half a million copies, a record!

246-

247-

1967 OLDSMOBILE Toronado

Châssis n° 396877M600928

Carte grise française

10 000/ 15 000 €

Présentée en octobre 1965 au Salon de Paris, la Toronado est directement rentrée dans l'histoire de l'automobile en fixant un record, c'était la plus grosse traction avant du monde. C'est aussi la première depuis la Cord d'avant guerre, à utiliser ce type de transmission. Avec son moteur de 425ci soit 6964cc, c'était la plus puissante avec 385 ch. Son poids en faisait la plus lourde du monde. Ses dimensions importantes ne sont pas en restent avec 5m40 de long et 2m de large, ce n'est pas vraiment une petite voiture ! En 1967, la Cadillac reprend la

même plateforme pour son Eldorado. C'est un effet de groupe puisque Cadillac et Oldsmobile font parti de la General Motors.

Le dessin de la carrosserie est à classer parmi les chefs d'œuvre du design américain. La pureté de la ligne est très dynamique avec ses phares invisibles et sa ligne tendue. Coupé deux portes d'une extrême élégance, sa silhouette dépouillée est d'une pureté incroyable. La partie arrière est fuyante avec une façade à la fois fine et agressive. Grande et confortable, la Toronado est une voiture hors norme, le très haut de gamme d'Oldsmobile, le must et la plus mythique de la marque à la fin des années 60. A l'époque la presse a très bien accueilli la Toronado, « Motor Trend » élu le modèle « meilleure voiture de l'année » et « Cars and driver » la désigne comme la meilleure et la plus luxueuse des voitures. Comme l'affirmait la publicité à l'époque, tout est résumé en une phrase :

« Le seul point commun que la Toronado partage avec toute autre voiture, c'est la route ! » Notre Toronado a été vendue neuve en France. Sa première immatriculation remonte au 6 septembre 1967. Le 15 janvier 1970, elle est immatriculée en Isère et reste dans la même région pour rejoindre le garage de l'actuel propriétaire. Il doit donc très certainement s'agir d'une troisième main.

La Toronado 67 possède un compteur de vitesse très original sous la forme d'un rouleau horizontal, il est évidemment gradué en km/h. La climatisation et la radio FM font partis de l'équipement. L'antenne, les vitres et la banquette avant sont électriques. Les freins à disques à l'avant et la direction sont bien sûr assistés.

Pour l'anecdote, le compresseur de la climatisation est marqué « Frigidaire », c'est tout à fait normal puisque ce nom devenu universel fut créé par la General Motors en 1918 et fabriquait notamment ces appareils.

Le kilométrage indiqué au compteur est de 59984, il y a tout lieu de considérer ce chiffre comme étant la distance parcourue par la voiture depuis sa livraison neuve. Complète et très bien conservée, cette Toronado est une pièce incontournable pour les amateurs d'américaines !

Comme toujours, les américaines « françaises d'origine » sont particulièrement bien optionnées et sont donc toujours des modèles très intéressants. En France son tarif était astronomique, plus de trois fois et demi le prix d'une DS 21 et plus du double d'une Mustang. Malgré tout quelques exemplaires furent vendus, dont celui ci.

Pour information, les Toronado de la première génération sont celles fabriquées de 1966 à 1970, sur ces cinq années, la plus rare est le modèle 1967 !

1967 Oldsmobile Toronado

396877M600928

French Title

10,000 / € 15,000

Presented in October 1965 at the Paris Salon, the Toronado is directly returned to the automotive history by setting a record, it was the largest front-wheel drive in the world. It is also the first since the pre-war Cord, use this type of transmission. With a 425ci or 6964cc engine was the most powerful with 385 hp. His weight was the heaviest in the world. Its dimensions are not important stay with 5m40 long and 2m wide, it's not really a small car! In 1967, Cadillac uses the same platform for its Eldorado. This is a group effect as Cadillac and Oldsmobile are part of General Motors.

The design of the body is to rank among the masterpieces of American design. The purity of the line is very dynamic with its headlights and its invisible line taut. Two-door coupe with extreme elegance, her figure is stripped of incredible purity. The rear facade is receding with

both fine and aggressive. Large and comfortable, the Toronado is an extraordinary car, the very high end of Oldsmobile, the must and the most legendary brand in the late 60s. At the time the press has warmly welcomed the Toronado, "Motor Trend" model elected "Best Car of the Year" and "Cars and Driver" designates it as the best and most luxurious cars. In the words of the publicity at the time, everything is summed up in one sentence:

"The only common that the Toronado shared with any other car, it's the road! "

Our Toronado was sold new in France. Its first registration dates back to September 6, 1967. On January 15, 1970, it is registered in France (Isère) and remains in the same region to reach the garage of the current owner. The car has got only 3 owners.

The 67 Toronado has a very original speedometer in the form of a horizontal roller, it is clearly graduated in "km / h". Air conditioning and FM radio are part of the equipment. The antenna, the windows and the front seat is power. Disc brakes front and the direction are of course assisted.

For the record, the air conditioning compressor is labeled "Frigidaire", that is quite normal since that name became universal was created by General Motors in 1918 and manufactures the devices.

The odometer reading is 59,984, there is every reason to regard this figure as the distance traveled by the car since new delivery. Complete and well preserved, the Toronado is a must-have for lovers of America!

As always, the American "French origin" are particularly well optioned and models are always very interesting. In France the rate was astronomical, more than three and a half price of a DS 21 and more than twice a Mustang. Still a few copies were sold, including this one.

For information, the Toronado of the first generation are those manufactured from 1966 to 1970, these five years, the rarest is the 1967 model!

248-

1999 FERRARI F355 Spider

Châssis n° ZFFXR48B000112745

Carte grise française

60 000 / 65 000 €

Historique : voir lot 231

Le modèle présenté totalise 39 000 km et la dernière révision a été faite en juin 2008 chez Fiorano Racing. Superbe spider avec boîte F1.

249-

2007 FERRARI F430 SPIDER

Châssis n° ZFFEZ59B000158363

Carte grise française

100 000 / 120 000 €

Son aînée, la F360 Modena, existait en version Berlinetta et en version spider, depuis le printemps 2000. Il était donc logique que la F430 cède à son tour à la tentation hédoniste, en s'inscrivant dans la grande tradition de la capote en toile. Cette capote s'escamote en 20 secondes, juste ce qu'il faut pour profiter du moindre rayon de soleil, en prendre plein les

yeux... et plein les oreilles pour profiter encore mieux de la musicalité étourdissante du V8 poussé à son paroxysme dans la F430. Ce 4,3 litres de nouvelle génération, en effet, qu'on ne se lasse pas d'admirer sous son capot transparent, pousse sa stridence métallique jusqu'à 8500 tr/mn pour délivrer la bagatelle de 490 chevaux, soit 90 de plus que dans la F360 Modena spider !

Roadster de luxe voué au plaisir des sens, le spider est une F430 à part entière, c'est à dire qu'on retrouve tous les ingrédients de la Berlinetta, soit une aérodynamique interne particulièrement travaillée.

La filiation avec la Modena est évidente mais chez Pininfarina, on a su renforcer l'attractivité et l'agressivité d'une berlinette encore plus affûtée en conservant grosso modo le gabarit du modèle précédent. A l'avant, les deux généreuses entrées d'air évoquent le « Shark Nose », ce fameux nez de requin qu'arboraient les Ferrari de F1 au début des années 60. L'arrière plus typé fait référence au niveau des feux à l'Enzo, la « supercar » de la marque, le spectaculaire diffuseur montrant qu'un gros travail de carénage a été effectué sous la voiture pour créer un effet de sol à haute vitesse.

En s'installant au volant d'un spider F 430, on sent bien qu'on va vivre des instants privilégiés et fort heureusement l'ambiance compétition recherchée n'est pas ternie par la médiocre qualité des boutons, commandes et autres buses de ventilation dignes des Fiat d'antan. Par rapport à celui de la Modena, le volant de la F 430 hérite cette fois d'un gros bouton rouge de démarrage et surtout du « manettino » comme l'appellent les pilotes F1.

Rêve absolu, la Ferrari reste un cas à part parmi les sportives à hautes performances. Qu'on soit collectionneur ou simple citoyen amateur de belles automobiles, la griffe de Maranello est incontournable et jamais, Lamborghini, Aston Martin, voire Porsche ou Bentley ne parviendront à contester l'image, la légende et l'aura d'une marque plus que jamais en pointe en F1. Et dont les progrès acquis sur la piste ont toujours profité rapidement à la clientèle. Le modèle présenté a été acheté neuf par son actuel propriétaire qui s'en sépare après avoir commandé la 458 Spider, il voulait éviter les doublons.

Ce modèle a toujours été parfaitement entretenu et sera livré avec ses carnets et la dernière révision de Pozzi.

2007 FERRARI F430 SPIDER

ZFFEZ59B000158363

French Title

100,000 / € 120,000

Its predecessor, the F360 Modena Berlinetta version existed and spider version, since spring 2000. It was therefore logical that the F430 yields to the temptation to turn hedonistic, by enrolling in the great tradition of the soft top. This soft top retracts in 20 seconds, just enough to enjoy the sun shines, take in his eyes ... and ears to enjoy even more stunning musicality of the V8 pushed to its climax in the F430 . This new generation 4.3-liter, in fact, we never tired of admiring in its transparent cover, pushes his stridency metal up to 8500 rev / min to deliver a whopping 490 horsepower, 90 more that in the F360 Modena spider!

Luxury roadster dedicated to the pleasure of the senses, the spider is an F430 full, that is found all the ingredients of the Berlinetta, a particular internal aerodynamics worked.

Filiation with the Modena is obvious but at Pininfarina, it was able to strengthen the attractiveness and aggressiveness of a further sharp berlinetta maintaining roughly the size of the previous model. At the front, two generous air intakes suggest the "Shark Nose", the famous shark nose Arbora Ferrari F1 in the early 60's. The rear most typed refers to the

*traffic lights at the Enzo, the "supercar" brand, the spectacular broadcaster showing a big refit work was carried out under the car to create a ground effect at high speed .
By moving the wheel of a 430 spider F, we feel we're going our guest and fortunately sought competitive atmosphere is not tarnished by the poor quality buttons, controls and other air vents worthy of the Fiat of old. Compared to that of Modena, the wheel of the F 430 inherits this time a big red button start and especially the "manettino" as it is known F1 drivers.
Absolute dream, the Ferrari is a special case among the high-performance sports. Whether you are a collector or a private citizen lover of beautiful cars, the brand of Maranello is a must, never, Lamborghini, Aston Martin or Porsche or Bentley will fail to challenge the image, the legend and the aura of a subsequent trade mark than ever a point in F1. And with the progress achieved on the track have always enjoyed rapid customer.
The model presented was purchased new by its current owner who separates after commanding the 458 Spider, he wanted to avoid duplication.
This model has been perfectly maintained and will come with his notebooks and the latest revision by French Specialist Pozzi.*

250

2004 FERRARI 612 SCAGLIETTI
Châssis n° ZFFAY548000138064
Carte grise française
80 000 / 100 000 €

Remplaçante de la belle 456 GT lancée en 1992, la Scaglietti a été nommée ainsi pour rendre hommage à Sergio Scaglietti, auteur à partir des années 50 des carrosseries de la plupart des [Ferrari](#) de course et de route, entre autres les spiders 250 et 750 Monza, et surtout de la sublime 250 GTO.

612 reprend le nom de la barquette V12 inscrite au championnat nord américain d'endurance en 1968.

Elle enrichit de la plus belle manière la magistrale lignée des Ferrari 4 places amorcée en 1948 avec le coupé 166 Sport Touring V12. Signée Pininfarina, le partenaire historique de Ferrari, la silhouette très conservatrice de la 612 est due en grande partie au talent d'un membre japonais de l'équipe, Ken Okuyama qui s'est penché également sur les contours réussis de la Maserati Quattro.

Plus longue, plus large et plus haute que la 456 GT, la 612 bénéficie aussi d'un empattement beaucoup plus généreux pour enfin mériter l'appellation 2+2, les généreux sièges arrière accueillant 2 adultes dans d'honnêtes conditions de confort. Les ingénieurs ont profité de cette aisance pour reculer un peu l'implantation du V12, un recentrage destiné à équilibrer la répartition des masses. La 612 présente la particularité d'être la première Ferrari entièrement construite en aluminium. L'emploi de ce matériau a permis un gain de poids de 60 kg et une amélioration de 60 % du rapport rigidité / poids. Son moteur, un V12 à 65° de 5 748 cc développe la bagatelle de 540 ch à 7 250 tr/mn. La position avant centrale (derrière l'essieu antérieur) du moteur assure une meilleure répartition des masses et optimise le comportement. Une boîte de vitesse mécanique à 6 rapports ou une boîte séquentielle issue de la F1 sont au catalogue. Le propriétaire n'ayant que des Ferrari à boîte F1 a choisi cette option.

Désormais proche des 6 litres, cette noble mécanique rassemble les dernières évolutions technologiques pour offrir 540 chevaux soit 98 chevaux de plus que la 456 GT !

Faute de place et ne voulant pas de doublons dans sa collection, le propriétaire actuel (qui vient d'acquérir la dernière FF), délivrera les carnets et les factures d'entretien de cette superbe Scaglietti.

2004 Ferrari 612 Scaglietti

ZFFAY548000138064

French Title

80,000 / € 100,000

Replacing the lovely 456 GT launched in 1992, Scaglietti was named in honor of Sergio Scaglietti, the author from the 50 bodies for most of Ferrari racing and road, including spiders 250 and 750 Monza and especially the sublime 250 GTO.

612 contains the name of the tray V12 recorded in North American Endurance Championship in 1968.

It enriches the finest tradition of masterly way Ferrari 4-seater launched in 1948 with the 166 Sport Touring Coupe V12. Pininfarina, the partner of Ferrari, the very conservative figure of 612 is largely due to the talent of a Japanese member of the team, Ken Okuyama who also looked on the outlines of the successful Maserati Quattro.

Longer, wider and taller than the 456 GT, the 612 also has a wheelbase of more generous to finally be called a 2 +2, the generous rear seats 2 adults in genuine comfort conditions.

Engineers took advantage of the ease back a little to the implementation of the V12, a shift intended to balance the weight distribution. The 612 has the distinction of being the first Ferrari built entirely of aluminum. The use of this material has a weight gain of 60 kg and an improvement of 60% of the stiffness / weight ratio. Its engine, a V12 at 65 ° 5748 cc develops a whopping 540 hp at 7250 r / min. The front center position (behind the front axle) engine provides better weight distribution and optimizes behavior. A mechanical gearbox 6-speed sequential gearbox or a result of the F1 are the catalog. The owner with only Ferrari F1 box to choose this option.

Now close to 6 liters, this noble mechanical brings the latest technological developments to deliver 540 horsepower is 98 horsepower more than the GT 456!

Lack of space and not wanting to duplicate in its collection, the current owner (who has just acquired the last FF), will deliver the books and invoices for maintenance of this beautiful Scaglietti.

251-

2004 FERRARI Enzo

Châssis n°ZFFCZ56B000136081

Carte grise française

Estimation sur demande

« Supercar » par définition, la Ferrari Enzo a été présentée au Mondial de l'automobile de Paris en octobre 2002. Seule une série limitée à 400 exemplaires a été fabriquée entre 2002 et 2005. Fortement inspirée par la formule 1, la Enzo dispose d'un moteur noble et puissant, un V12 de 660 cv.

La Enzo est une synthèse exclusive, c'est la concrétisation de tous les acquis technologiques de la marque à l'instant de son étude. Issue du bureau de style Pininfarina, c'est le Japonais Okuyama qui dessina la voiture en s'inspirant de la F1 de la Scuderia. La voiture est stable et adhérente aux très hautes vitesses permises par la mécanique. Le fond est plat et un diffuseur arrière permet d'utiliser au mieux l'effet de sol évitant l'installation d'un aileron. L'avant est aussi dessiné pour être littéralement plaqué au sol et rappelle l'aileron des F1.

Le moteur est un V12 de 6 litres avec 48 soupapes positionné longitudinalement à l'arrière.

La boîte de vitesses est séquentielle semi automatique selon le même système que celui utilisé sur les F1. Le changement des vitesses se fait par des palettes placées derrière le volant. Le système de freinage comprend des disques en carbone céramique Brembo de 381 mm. Les roues sont des 19 pouces.

A l'intérieur, l'ambiance est bien sûr « super sport » avec des sièges baquets et l'omniprésence du carbone. Le tableau de bord est supervisé par un énorme compte tours et un compteur gradué jusqu'à 400 km/h.

C'est la **première Ferrari de route à franchir la barre des 600 cv**. Le constructeur annonçait une vitesse maximale de 350 km/h, un 0 à 100 km/h en 3,5 s et le km départ arrêté en 19,6 s.

C'est la première et **seule Ferrari à porter le prénom de son fondateur**, un très bel hommage à celui qui disparut en 1988. En fait Enzo est le diminutif de Vincenzo, son vrai prénom. Monsieur Ferrari fut à l'origine des deux premières Supercars de la marque en 1984 avec la 288 GTO, la seconde fut la F40 en 1987 et la troisième la F50 en 1995.

La Ferrari Enzo proposée est bien sûr une voiture exceptionnelle par sa conception et par sa rareté.

Les acheteurs de l'Enzo devaient déjà posséder d'autres supercars de la marque pour prétendre la commander. Le propriétaire actuel nous propose cette supercar avec seulement 14 200 kilomètres. La dernière révision vient d'être effectuée chez Pozzi.

Toutes ces caractéristiques, toutes ces performances montrent bien que la Ferrari Enzo n'est pas du tout une voiture standard de grande diffusion, mais bel et bien un engin en dehors de toute norme. C'est la passion qui a guidé sa conception mais c'est la déraison qui permettra de l'acquérir !

2004 Ferrari Enzo

ZFFCZ56B000136081

FrenchTitle

Estimate on request

"Supercar" by definition, the Ferrari Enzo was presented at the Paris Motor Show in Paris in October 2002. Only a limited edition of 400 copies was made between 2002 and 2005.

Strongly inspired by Formula 1, the Enzo has a noble and powerful engine, a V12 660 hp.

The Enzo is an exclusive synthesis is the realization of all the technological achievements of the brand at the time of his study. After the Pininfarina design studio, the Japanese Okuyama who designed the car along the lines of the Ferrari F1. The car is stable and adheres to very high speeds allowed by the mechanics. The bottom is flat and a rear diffuser allows the best use of ground effect avoiding the installation of a spoiler. The front is designed to be literally thrown to the ground and remember the flap of F1.

The engine is a 6-liter V12 engine with 48 valves positioned longitudinally in the rear.

The gearbox is sequential semi-automatic in the same system as used on F1. Gear shifting is done by paddles located behind the wheel. The braking system includes carbon ceramic Brembo discs of 381 mm. The wheels are 19 inches.

Inside, the atmosphere is of course "super sport" with bucket seats and the omnipresence of carbon. The dashboard is overseen by a huge rev counter and a counter graduated up to 400 km / h.

This is the first Ferrari drive to surpass the 600 hp. The manufacturer claims a top speed of 350 km / h, a 0 to 100 km / h in 3.5 s and km standing start in 19.6 seconds

This is the first and only Ferrari to carry the name of its founder, a beautiful tribute to the man who disappeared in 1988. In fact Enzo is short for Vincenzo, his real name. Mr. Ferrari was behind the first two Supercars brand in 1984 with the 288 GTO, the F40 was the second in 1987 and the third the F50 in 1995.

The Ferrari Enzo proposed is of course a great car in its design and its rarity.

Buyers of the Enzo should already have other supercars of the mark to claim the order. The current owner is proposing this supercar (because he commands Enzo II) with only 14,200 km/h. The latest revision has been performed in Pozzi.

All these features, these performances show that the Ferrari Enzo is not at all a standard car of general circulation, but rather a vehicle outside of any standard. It is the passion that guided the design but it is the folly that will buy it!

La vente est soumise aux conditions imprimées dans ce catalogue. Il est important que vous lisiez attentivement les pages qui suivent. Les pages qui suivent donnent également des informations utiles sur la manière d'acheter aux enchères. Notre équipe se tient à votre disposition pour vous renseigner et vous assister.

Quiconque a l'intention d'enchérir doit lire attentivement ces conditions. Elles peuvent être modifiées par affichage dans la salle des ventes ou par des annonces faites par la personne habilitée à diriger la vente.

OSENAT précise qu'elle agit en principe, dans la présente vente, en tant que mandataire et pour le compte exclusif du vendeur. Tout contrat de vente est conclu directement et exclusivement entre le vendeur et l'acheteur.

Les ventes aux enchères se déroulent selon les conditions et modalités suivantes qui sont acceptées par tout enchérisseur et participant aux ventes :

La vente sera faite au comptant et conduite en euros.

L'acheteur paiera au profit de la SOCIÉTÉ OSENAT, en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 16 % du prix d'adjudication sur une première tranche jusqu'à 100000 euros et de 11 % sur la tranche supérieure à 100000 euros, la TVA au taux en vigueur étant en sus

o : ce signe signifie que le lot appartient à une personne de la Société.

GARANTIES

Aucun employé de la SOCIÉTÉ OSENAT n'est autorisé à donner une quelconque garantie. La SOCIÉTÉ OSENAT et le vendeur n'assument aucune responsabilité eu égard aux défauts éventuels des objets mis en vente, pas plus qu'ils ne garantissent l'exactitude des indications relatives à l'auteur, l'origine, la date de facture, l'attribution, la provenance, ou l'état matériel des objets, des automobiles et des bateaux. Les photographies du catalogue n'ont pas de valeur contractuelle.

Les acheteurs doivent s'assurer eux-mêmes, avant la vente, de l'état et de la qualité de chaque objet et automobile, en particulier s'agissant d'éventuels défauts ou restaurations ou de sa valeur.

A ce titre, l'estimation de chaque objet, automobile ou bateau mentionnée dans les catalogues est aussi indicative et ne tient notamment pas compte de la commission due par l'acheteur à la SOCIÉTÉ OSENAT, ni de la TVA, ni de tout autre frais qui pourrait être mis à la charge de l'acheteur. Il ne sera admise aucune réclamation de ce fait, une fois l'adjudication prononcée. 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, manques et petits accidents.

Il est de la responsabilité des futurs enchérisseurs d'examiner chaque lot avant la vente et de compter sur leur propre jugement aux fins de vérifier si chaque lot correspond à sa description.

La plupart des automobiles ont fait l'objet de restauration, nous recommandons cependant de procéder à une remise en route avant toute utilisation. Les automobiles et les bateaux sont vendus comme des objets de collection et non comme des moyens de

transport. Soucieuse de votre sécurité, la Société OSENAT s'efforce d'exposer les objets de la manière la plus sûre. Toute manipulation d'objet non supervisée par le personnel de la Société OSENAT se fait à votre propre risque. Des frais de dédommagements peuvent vous être réclamés

ENCHÈRES

Les enchères suivent l'ordre des numéros du catalogue. La SOCIÉTÉ OSENAT est libre de fixer l'ordre de progression des enchères et les enchérisseurs sont tenus de s'y conformer. Le plus offrant et dernier enchérisseur sera l'adjudicataire. En cas de double enchère reconnue effective par la SOCIÉTÉ OSENAT, l'objet, l'automobile ou le bateau sera remis en vente, tous les amateurs présents pouvant concourir à cette deuxième mise en adjudication. À titre purement indicatif, un convertisseur de change fonctionnera lors de cette vente.

ENREGISTREMENT DES ENCHÉRISSEURS

Afin de se conformer aux prescriptions légales en la matière et d'empêcher, dans la mesure du possible, toute erreur lors de l'adjudication des objets et des automobiles, les personnes ayant l'intention d'enchérir lors des ventes sont priées de se présenter avant chaque vente au bureau d'enregistrement sur place. Moyennant présentation d'une pièce d'identité s'agissant d'une personne physique ou d'un extrait du Registre du Commerce ou document équivalent s'agissant d'une personne morale et de garanties financières adéquates, les acheteurs potentiels rempliront une carte d'enregistrement mentionnant leur nom et adresse et se verront remettre un numéro qui leur permettra de participer à la vente. L'acheteur est réputé agir pour son compte, à moins que la SOCIÉTÉ OSENAT n'ait accepté par écrit, avant la date de la vente, qu'il agisse en qualité de représentant d'un tiers dont l'identité aura été préalablement révélée. La SOCIÉTÉ OSENAT attire l'attention de l'acheteur potentiel sur le fait qu'il est nécessaire de vérifier l'identité de ce dernier, sur la base soit d'une pièce d'identité (personne physique), soit d'un extrait du Registre de Commerce ou de tout autre document équivalent (personne morale).

Si les informations et documents mentionnés ci-dessus relatifs à l'identité de l'acheteur se révèlent faux, l'adjudication sera annulée d'office par la SOCIÉTÉ OSENAT.

ORDRE D'ACHAT ET ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE

Tout enchérisseur qui souhaite faire une offre d'achat par écrit ou enchérir par téléphone peut utiliser le formulaire sur demande auprès de l'Etude. Ce formulaire doit parvenir à la SOCIÉTÉ OSENAT, au plus tard deux jours avant la vente, accompagné d'une copie de pas-seport et des coordonnées bancaires de l'enchérisseur. Les enchères par téléphone sont un service gracieux rendu aux clients qui ne peuvent se déplacer. En aucun cas, la SOCIÉTÉ OSENAT ne pourra être tenue responsable d'un problème de liaison téléphonique. Si deux ordres d'achat identiques devaient s'avérer être les plus élevés lors de la vente, l'objet sera attribué à l'acheteur dont l'offre est parvenue en premier à la SOCIÉTÉ OSENAT.

PAIEMENT

La vente étant faite au comptant, le paiement des achats devra se faire sans délai. Le règlement des achats, ainsi que celui des éventuelles taxes s'y appliquant, pourra être effectué en euros à :

SOCIÉTÉ OENAT

Coordonnées bancaires :

HSBC FRANCE

Titulaire du compte

JEAN-PIERRE OENAT FONTAINEBLEAU

5, RUE ROYALE

77300 FONTAINEBLEAU

Domiciliation : HSBC FR PARIS AUBER

Code banque : 30056

Code guichet : 00811

No compte : 08110133135

Clé RIB : 57

Identification internationale :

FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557

SWIFT : CCFRFRPP

Siret : 44261438400018

APE : 741AO

No TVA intracommunautaire : FR 76442614384

N'oubliez pas d'indiquer votre nom et le numéro de votre bordereau d'adjudication sur le formulaire de virement.

Le règlement par chèque ne sera accepté qu'après accord préalable de la SOCIÉTÉ OENAT. Pour cela, il est demandé que les acheteurs obtiennent, avant la vente, une lettre accréditive de leur banque pour une valeur avoisinant leur intention d'achat, qu'ils transmettront à la SOCIÉTÉ OENAT. En cas de défaut de paiement de l'intégralité du prix par l'acheteur dans un délai de 30 jours à compter de la vente, la SOCIÉTÉ OENAT se conformera aux instructions du vendeur et l'assistera dans la mesure du possible dans l'exécution de ses instructions, soit plus particulièrement le recouvrement du prix d'achat ou l'annulation de la vente. A défaut de paiement du montant de l'adjudication et des frais, une mise en demeure sera adressée à l'acquéreur par lettre recommandée avec accusé de réception. A l'expiration du délai d'un mois après cette mise en demeure et à défaut de paiement de la somme due, il sera perçu sur l'acquéreur et pour prise en charge des frais de recouvrement, un honoraire complémentaire de 10 % avec un minimum de 250 euros. L'application de cette clause ne fait pas obstacle à l'allocation de dommages et intérêts et aux dépens de la procédure qui serait nécessaire.

RETRAIT DES ACHATS

Aucun objet ou automobile ne sera remis à son Acheteur avant paiement total du prix de vente, comprenant la prime à la charge de l'Acheteur et la TVA, et remise des informations et documents nécessaires selon le paragraphe ci-dessus. En cas de paiement par chèque ou par virement, la délivrance des objets ou des automobiles pourra être différée jusqu'à l'encaissement. L'objet, l'automobile ou le bateau sera sous l'entière responsabilité de l'acquéreur, dès l'adjudication. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions et la SOCIÉTÉ OSENAT décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet, l'automobile ou le bateau pourrait encourir. Toutes formalités et transports restent à la charge exclusive de l'acquéreur. Les lots doivent être enlevés au plus tard 8 jours après la vente aux frais et risques de l'acheteur. Au-delà de ce délai, des frais de gardiennage et d'assurance de 100 euros par jour vous seront comptés. Si un objet, une automobile ou un bateau n'est pas retiré par son Acheteur après complet paiement du prix de vente, la SOCIÉTÉ OSENAT pourra, après avoir adressé une mise en demeure à cet effet à l'Acheteur, consigner l'objet ou l'automobile en question, aux frais, risques et périls de l'Acheteur.

APRÈS LA VENTE

Résultats de la vente Si vous voulez avoir des renseignements sur les résultats de vos ordres d'achat, veuillez s'il vous plaît téléphoner à partir du mardi suivant le jour de la vente : SOCIÉTÉ OSENAT à FONTAINEBLEAU Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62 Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94 ou bien par : www.osenat.com

PAYMENT

CONDITIONS AND INFORMATION PRINCIPALLY FOR BUYERS

All property is being offered under French Law and the conditions printed in this volume. It is important that you read the following pages carefully.

The following pages give you as well useful information on how to buy at auction. Our staff as listed at the front of this catalogue under Sales. Enquiries and information will be happy to assist you.

BUYER'S PREMIUM

The buyer shall pay to OSENAT SAS shall retain for its own account, a buyer's premium on the hammer price equal to 16 % on the first tranche up to 100 000 euros and equal to 11 % on the tranche exceeding 100 001 euros, plus any applicable VAT at the applicable rate.

VAT RULES

VAT registered buyers from other European Union [EU] countries may have the VAT on the hammer price with their VAT registration number and evidence that the property has been removed from France to the another country of the EU within a month of the date of sale. Conditions de vente

CONDITIONS AND INFORMATION PRINCIPALLY FOR BUYERS

All property is being offered under French Law and the conditions printed in this volume. It is important that you read the following pages carefully.

The following pages give you as well useful information on how to buy at auction. Our staff is at your disposal to assist you.

BUYER'S PREMIUM

The purchase price will be the sum of the final bid plus a buyer's premium of 16 % ex. taxes (19,136% incl. taxes) of the excess of the hammer price included until 100,000 Euros and 11% ex. taxes (13,156% incl. taxes) of the excess of the hammer price included from 100,000 Euros.

VAT RULES

Non-European buyers may have all VAT invoiced refunded to them if they request so in writing to the accounting department within delay of 3 months of the date of sale, and if they provide OSENAT with the third sample of the customs documentation (DAU) stamped by customs. OSENAT must appear as shipper on the export document and the buyer as the consignee. The exportation has to be done within the legal delays and a maximum of 3 months of the date of sale.

1 - BEFORE THE AUCTION

Pre-sale estimates

The pre-sale estimate are intended as a guide for prospective buyers. Any bid between the high and the low pre-sale estimates offers a fair chance of success. It is always advisable to consult us nearer the time of sales as estimates can be subject to revision.

Condition of lots

Solely as a convenience, we may provide condition reports. All the property is sold in the condition in which they were offered for sale with all their imperfections and defects.

No claim can be accepted for minor restoration or small damages.

It is the responsibility of the prospective bidders to inspect each lot prior to the sale and to satisfy themselves that each lot corresponds with its description. Given that the re-lining, frames and finings constitute protective measures and not defects, they will not be noted. Any measurements provided are only approximate.

All prospective buyers shall have the opportunity to inspect each object for sale during the pre-sale exhibition in order to satisfy themselves as to characteristics, size as well as any necessary repairs or restoration.

Sale preview

Pre-auctions viewings are open to the public free of charge. OSENAT is concerned for your safety while on our premises and we endeavour to display items safely so far as is reasonably practicable, Nevertheless, should you handle any items on view at our premises, you do so at you own risk.

2 - BIDDING IN THE SALE

Bids may be executed in person by paddle during the auction or by telephone, or by third person who vwill transmit the orders in writing or by telephone prior to the sale. The auctions will be conducted in euros.

Bidding in Person

To bid in person at the auction, you will need to register for and collect a numbered paddle before the auction begins. Proof of identity will be required.

If you wish to bid on a lot, please indicate clearly that you are bidding by raising you paddle and attracting the attention of the auctioneer. Should you be the successful buyers of any lot, please ensure that the auctioneer can see your paddle and that it is your number that is called out.

Should there be any doubts as to price or buyer, please draw the auctioneer's attention to it immediately.

We will invoice all lots sold to the name and address in which the paddle has been registered and invoices cannot be transferred to other names and addresses. In the event of loss of your paddle, please inform the sales clerk immediately.

At the end of the sale, please return your paddle to the registration desk.

Bidding as principal

If you make a bid at auction, you do as principal and we may hold you personally and solely liable for that bid unless it has been previously agreed that you do so on behalf of an identified and acceptable third party and you have produced a valid power of attorney acceptable to us.

Absentee bids

If you cannot attend the auction, we will be pleased to execute written bids on your behalf. A bidding form can be found at the back of this catalogue. This service is free and confidential. Lots will be bought as cheaply as is consistent with other bids and the reserves. In the event of identical bids, the earliest bid received will take precedence. Always indicate a "top limit" - the hammer price to which you would stop bidding if you were attending the auction yourself

"Buy" and unlimited bids will not be accepted.

Orders shall be made in euro.

Written orders may be

- sent by e-mail at contact@osenat.com
- sent by fax to the following number: 00 33 (0) 1 80 81 90 01
- hand delivered to staff on the premises
- sent by post to the offices of OSENAT.

You may also bid by telephone. Telephone bids must be confirmed before the auction by letter, fax or e-mail. These as well as written bids must be received 24 hours before the auction so that we can guarantee satisfaction.

Bidding by telephone

If you cannot attend the auction, it is possible to bid on the telephone. As the number of telephone lines is limited, it is necessary to make arrangements for this service 24 hours before the sale.

We also suggest that you leave a covering bid which we can execute on your behalf in the event we are unable to reach you by telephone. Osenat staff are available to execute bids for you in English.

3 - AT THE AUCTION

Conditions of sale

As indicated above, the auction is governed by the conditions printed in this catalogue. Anyone considering bidding in the auction should read them carefully. They may be amended by way of notices posted in the salesroom or by way of announcement made by the auctioneer.

Access to the lots during the sale

For security reasons, prospective bidders will not be able to view the lots whilst the auction is taking place.

Auctioning

The auctioneer may commence and advance the bidding at levels he considers appropriate and is entitled to place consecutive and responsive bids on behalf of the vendor until the reserve price is achieved.

4 - AFTER THE AUCTION

Results

If you would like to know the result of any absentee bids which you may have instructed us to place on your behalf, please contact:

OSENAT - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62

Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94

or: www.osenat.com

Payment

Payment is due immediately after the sale and may be made by the following method:

- checks in euro
- cash within the following limits:
 - 3.000 euros for trade clients
 - 3.000 euros for French private clients
 - 15.000 euros for foreign tax nationals (non trade)
- credit cards VISA and MASTERCARD
- Bank transfers should be made to:

HSBC FRANCE

Account holder :

OSENAT

5, RUE ROYALE

77300 FONTAINEBLEAU

Domiciliation: HSBC FR PARIS AUBER

Code banque: 30056

Code guichet: 00811

No compte: 08110133135

Clé RIB: 57

International identification:

FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557

SWIFT: CCFRFRPP

Siret: 44261438400018

APE 741A0

No TVA intracommunautaire: FR 76442614384

Collection of Purchases

Purchases can only be collected after payment in full in cleared funds has been made.

All lots will be available during, or after each session of sale on presentation of the paid invoice with the release authorisation from the Accounts Office.

We encourage buyers to make arrangements to collect their lots after the sale.

Export

Buyers should always check whether an export licence is required before exporting. It is the buyer's sole responsibility to obtain any relevant export or import

licence. The denial of any licence or any delay in obtaining licences shall neither justify the rescission of any sale nor any delay in making full payment for the lot. OSENAT can advise buyers on the detailed provisions of the export licensing regulations and will submit any necessary export licence applications on request.

However, OSENAT cannot ensure that a licence will be obtained. Local laws may prohibit of some property and/or may prohibit the resale of some property in the country of importation. As an illustration only, we set out below a selection of the categories of works or art, together with the value thresholds above for which a French «certificat pour un bien culturel» (also known as «passport») may be required so that the lot can leave the French territory; the thresholds indicated in brackets is the one required for an export licence application outside the EU, when the latter differs from the national threshold.

- Pictures entirely made by hand on any support and of any material, of more than 50 years of age euros 150,000

- Furniture and objects, carpets, tapestries, clocks of more than 50 years of age euros 50,000
- Watercolours, gouaches and pastels of more than 50 years of age euros 30,000
- Original sculptures and copies of more than 50 years of age euros 50,000
- Books of more than 100 years of age euros 50,000
- Vehicules of more than 75 years of age euros 50,000
- Drawings of more than 50 years of age euros 15,000
- Prints, lithographs and posters of more than 50 years of age euros 15,000
- Photographs, films and negatives of more than 50 years of age euros 15,000
- Printed maps of more than 100 years of age euros 15,000
- Incunabula and manuscripts (EU whatever the value is) euros 1,500
- Archaeology pieces of more than 100 years of age, originating directly from excavations (1)
- Archaeology pieces of more than 100 years of age, not originating directly from excavations euros 1,500
- Parts of Historical, Religious or Architectural monuments of more than 100 years of age (1)
- Archives of more than 50 years of age (EU whatever the value is) euros 300

(1) Application for licence for these categories is subject to the nature of the item.

Preemption right

The French state retains a preemption right on certain works of art and archives which may be exercised during the auction.

In case of confirmation of the preemption right within fifteen (15) days from the date of the sale, the French state shall be subrogated in the buyers position.

Catalogue descriptions

OSENAT shall exercise such due care when making express statements in catalogue descriptions, as amended by any notices posted in the salesroom prior to the opening of the auction or by announcement made by the auctioneer at the beginning of the auction and noted in the minutes of the sales, as is consistent with its role of an auction house and in the light of the information provided to it by vendor, of the scientific, technical and artistic knowledge, and the generally accepted opinions of relevant experts, at the time any such express statement is made.