

1	"OMNIA 1920 Mai (nouvelle série n°1), Juin, Juillet, Août, Octobre, Novembre et Décembre; soit 7 numéros."	100	150
2	"OMNIA 1921, Année complète, soit 12 numéros. "	200	250
3	"OMNIA 1922, année complète, soit 12 numéros."	200	250
4	"OMNIA 1923, année complète, soit 12 numéros."	200	250
5	"OMNIA 1924, année complète, soit 12 numéros."	200	250
6	"OMNIA 1925, année complète, soit 12 numéros."	200	250
7	"OMNIA 1926, année complète, soit 12 numéros."	200	250
8	"OMNIA 1927, année complète, soit 12 numéros."	200	250
9	"OMNIA 1928, Janvier, Février, Mars, Avril, Juin, Juillet, Août, Septembre, Octobre, Novembre, Décembre; soit 11 numéros. "	100	150
10	"OMNIA 1929, année complète, soit 12 numéros."	200	250
11	"OMNIA 1930, année complète, soit 12 numéros."	200	250
12	"OMNIA 1931, année complète, soit 12 numéros."	200	250
13	"OMNIA 1932, Janvier, Février, Mars, Avril, Mai, Juin, Juillet, Août, Septembre, Novembre, Décembre; soit 11 numéros."	100	150
14	"OMNIA 1933, Janvier, Février, Mars, Avril, Mai, Juin, Juillet, Août, Septembre, Novembre, Décembre; soit 11 numéros."	100	150
15	"OMNIA 1934, Janvier, Février, Mars, Avril, Mai, Juin, Juillet, Août, Septembre, Novembre, Décembre; soit 11 numéros."	100	150
16	"OMNIA 1935, Janvier, Février, Mars, Avril, Mai, Juin, Juillet, Août, Septembre, Novembre, Décembre; soit 11 numéros."	100	150
17	"OMNIA 1936, Janvier, Février, Mars, Avril, Mai, Juin, Juillet, Août, Septembre; soit 9 numéros."	100	150
18	"Lot de 2 très beaux albums d'Automobiles Voisin 1919-1958, impressions laser, documents historiques. "	400	500
19	Lot de 108 numéros d'Automobiles Classiques	150	250
20	Lot de 76 numéros d'Automobiles Historiques.	150	250
21	Lot de Sport Auto de 1973 à 1990.	100	150

22	"Lot de différentes revues, Ferrari, les belles américaines, catalogues Jaguar et Aston Martin."	80	120
23	"Lot de différentes revues, Retro-viseur, Auto-Retro, Retro Passion et divers. "	80	120
24	Coffret «Collection style de 1926 à 1932» comprenant 12 planches dessinées par Paul Bracq.	80	120
25	"Lot de 2 livres: «Sigles, Histoire des marques automobiles dans le monde» et «The world of car badges»."	50	80
26	Sigles et plaques «Utilitaires».	100	150
27	Lot de 5 panneaux de marques «Françaises» et une plaque Hispano-Suiza	300	400
28	Lot de 5 panneaux «marques italiennes»; «marques anglaises»; «marques allemandes»; «marques américaines» et «marques asiatiques»	300	400
29	"AFFICHE ""LE MANS-STEVE MC QUEEN"" Affiche originale du film en version Française. Signée Ferracci. Entoilée. 80 x 60 cm."	200	300
30	"Rob ROY ""Grand Prix de France 1934 "" Lithographie représentant l'Alfa Romeo P3 de Louis Chiron lors du Grand Prix de France 1934. Signée en bas à droite. 42 x 60 cm."	100	150
31	"Grand Prix de Lyon, Rétrospective de 1974 pour le cinquantième de l'apparition de la Bugatti 35 lors de ce Grand Prix, 40 x 53 cm."	50	80
32	"Affiche Radiomatic, signée P.Dumont, 50 x 74 cm, encadrée."	50	80
33	Lot de 2 affiches «11ème rallye automobile Monte Carlo» et «2ème rallye automobiles anciennes».	100	150
34	"Lithographie de Paul Bouvot représentant une Bugatti Grand Prix, 70 x 100 cm."	50	80
35	Lot de 3 affiches Geo Ham; 70 x 100 cm.	200	250
36	Lot comprenant 5 affiches diverses.	200	250
37	"Dessin original, non signé, années 70, représentant une Ferrari 250 GT California, 43 x 27 cm."	300	400
38	"Dessin original représentant une scène de course, 30 x 25 cm, encadré. "	200	300

39	"Lithographie de Ernest Montaut «Coupe Vanderbilt, le match Gabriel-Long Island Railroad, au passage à niveau d'Hicksville» daté 1907."	350	500
40	"Lion, bronze non signé, hauteur: 180 mm."	100	150
41	"Cochon «Porte-bonheur», signé H.Payen, haut: 55 mm."	80	120
42	"Danseuse romaine au tambourin, non signée, haut: 133 mm."	200	300
43	"Presse-papiers avec emblème des automobiles Hispano-Suiza, avec mascotte de la marque (110 x 117 mm) et montée sur un socle en marbre avec une miniature au 1/43."	250	350
44	"Etoile filante signée J.Garnier, haut: 130 mm, larg: 205 mm."	150	200
45	"Insigne Bentley ailé, haut: 50 mm."	40	60
46	"Tête d'aigle signée Lalique France (presse papiers), épreuve en cristal moulé-pressé, blanc, satiné mat et brillant, accident au bec, haut 100 mm."	250	350
47	"Tôle peinte DUNLOP, double faces, diam 70 cm."	50	80
48	"Plaque MICHELIN, 80 x 80 cm."	60	90
49	"Plaque Cycles Lucien RICHARD, 40 x 60 cm. "	50	80
50	"Plaque Mistral BP Energol, diam 46 cm."	40	60
51	Lot de 5 plaques de rue.	40	60
52	"Plaque MICHELIN, double-faces, 67 x 80 cm, inscription 1970."	100	150
53	Carte de France MICHELIN.	40	60
54	"Plaque YACCO, double-faces, 50 x 35 cm."	50	80
55	"Enseigne lumineuse Accu Slem, double-faces 20 x 62 cm "	50	80
56	"Lot de 4 plaques ELF, CHAMPION, SHELL et Super SHELL."	50	80
57	"Lot de 3 plaques SHELL, ELF, batteries BAROCLEM."	50	80
58	"Plaque MOBILLOIL, 60 x 91 cm."	50	80
59	"Plaque MICHELIN, double faces, 68 x 68 cm, avec son support mural; ainsi qu'une plaque Michelin gonflage."	60	90
60	Carte de France MICHELIN	40	60
61	"Plaque Huiles LABO, Range bougies EYQUEM, et 2 supports Facom."	40	60

62	Carte routière de France De Dion Bouton 1904.	150	250
63	"Jouet de marque Joustra en tôle représentant une Renault 8 au 1/12, long 30 cm. "	50	80
64	"Jouet en tôle représentant une voiture américaine des années 50, avec sa clef, long: 30cm"	60	90
65	Lot de 8 miniatures au 1/18ème	50	80
66	Lot de 10 miniatures.	50	80
67	"Bonhomme Michelin en métal, haut: 20 cm."	80	120
68	"Lot de 2 bonhomme Michelin, plastique, haut: 46 cm."	80	120
69	"Bonhomme Michelin fumant, en métal, haut: 36 cm."	150	200
70	Boite publicitaire ancienne en tôle lithographiée de marque Michelin code Lorient avec ses 4 valves et sa clé de démontage.	40	60
71	"Voiture à pédales de marque EUREKA, représentant la Simca sport avec éclairage, pare-choc et pare-brise. Couleur d'origine."	200	300
72	Voiture à pédales.	80	120
73	"Voiture pour enfant en tôle, long 1,66 m."	150	200
74	"Voiture à moteur pour enfant (de 8 à 14 ans) de marque J Bellier, modèle Formule 85. Moteur Solex 49 cm3, type Micron, carburateur Solexine. Agréée et utilisée par La Prévention Routière de l'époque (1968)."	300	500
75	"Tricycle asiatique Avec son panier arrière en bois décoré, et sa capote. Roues de 64,5 cm. de diamètre."	100	150
76	"VELOTO «Pour s'évader seul ou à deux; à l'abri été comme hiver» Carte grise française "	600	900
77	Solex 1400 1958	100	150
78	Solex 3800 1970	300	500
100	c1936 TERROT MT 100cc,"Autre grande marque de l'histoire de la moto française, TERROT a toujours eu une gamme très étoffée qui n'ignorait aucune catégorie de clients, du plus humble au plus sportif. Les petites TERROT furent très populaires dans les campagnes françaises où elles étaient un moyen de déplacement économique. Celle-ci est intéressante car elle marque la frontière entre les BMA (bicyclette à moteur auxiliaire) et les vraies motos à réservoir en selle. Ce modèle à deux échappements, embrayage amélioré et grand réservoir date presque certainement de 1936 et sera le premier d'une longue série. A ce titre, ce sympathique "pétochon" mérite certainement une restauration soignée."	500	900

101	<p>c1940 RENE GILLET 125 cc,"René Gillet fut une des grandes gloires de l'industrie de la moto française. Née avec le vingtième siècle, les René Gillet furent rapidement appréciées pour leur fiabilité. C'est ainsi que, pendant des décennies, les 750 V Twin latérales furent une les motos préférées de l'armée et la police française. Les 1000 V Twin sont aujourd'hui des modèles très prisés des collectionneurs.</p> <p>Malheureusement, comme la plupart des constructeurs français, René Gillet ne réussit pas à revenir sur le devant de la scène après la deuxième guerre mondiale. La marque fut d'abord rachetée par Peugeot puis disparut en 1958. Cette BMA de 100cc est très complète et peut faire la joie d'un collectionneur débutant qui aura à coeur de retrouver les pots d'échappement "saucisson" d'origine et de la restaurer pour lui redonner tout son lustre."</p>	400	800
102	<p>c 1950 TERROT ETD 125 cc,"Le modèle ETD succéda au modèle ETP qui, deux ans auparavant fut doté d'une fourche télescopique. Son moteur 125 cc, 4 temps culbuté, bénéficie aussi des améliorations continues qui, année après année firent de TERROT une marque réputée pour sa fiabilité. Cet exemplaire avec ses moyeux noirs et ses jantes chromées, sa confortable selle suspendue, ses grippe-genoux et son éclairage d'origine est présenté dans un excellent "jus" d'origine. Tout cela donne une bonne impression de soins attentifs. Numéro de série 328189. Carte grise française."</p>	700	1200
103	<p>1978 HARLEY DAVIDSON,125 cc SXT. Numéro:3F6000948. Carte grise française.,</p>	1000	1500
104	<p>1978 HONDA 400 T,"Modèle utilitaire par excellence, cette 400 HONDA T était quand même donnée pour 43 CV. Les pièces sont disponibles assez facilement et c'est encore un modèle à carburateur, donc facile à régler. Son moteur à six soupapes était étonnamment puissant pour l'époque et nul doute qu'après une bonne révision, son nouveau propriétaire retrouvera rapidement le plaisir d'une conduite décontractée sur une moto fiable. Numéro de série 4054474. Carte grise française."</p>	400	600
105	<p>1997 SUZUKI 350 cc,"On ne sait que peu de choses sur ce "proto" Suzuki hormis le fait qu'il a participé au DAKAR 1997 aux mains du très expérimenté Gilles FRANCRU. FRANCRU est maintenant organisateur de circuit de trail au Maroc et son ancienne monture est visiblement une bête de course qui ne demande qu'à attaquer les grandes étendues désertiques ou les pistes de l'aventure."</p>	1500	2500

106	<p>1977 SUZUKI 125 TS,"Avec sa boîte 5 et son monocylindre deux temps de 123cc, la Suzuki TS 125 est née fin 1970 au Japon mais n'apparaît en France que fin 1972. Cette enduro remportera un succès commercial très important. A partir de janvier 1976, avec le modèle «TS-A», le moteur devient noir mat et passe de 13 à 14 cv à 7,000 tr/mn. En juin de la même année le modèle «TS-B» apporte quelques légers changements comme les moyeux tambours de freins noir. Deux modèles étaient disponibles, la version avec gardeboue chromé au ras de la roue ou en plastique type Enduro. Son style «seventies» et son aura font de la Suzuki 125 TS une valeur sûre. Cet exemplaire a été importé neuf en France par les établissements Bonnet de Boulogne près de Paris. Immatriculé la première fois en mai 1977, notre machine porte une immatriculation de la fin 1988. Il s'agit peut-être d'une seconde main. Son compteur affiche moins de 5 000 km. Remisée il y a des années, il faudra bien sûr prévoir des travaux pour la rendre de nouveau opérationnelle."</p>	300	500
201	<p>1935 RENAULT Monaquatre,"Lancée en Octobre 1931, la Monaquatre faisait suite à la Monasix et fut construite de 1 à 1936 à 1463cm3. En 1933, le capot sera redessiné et le moteur fait un bond en avant en cylindrée puisqu'il atteint 2120 cm3 (modèle YN2) pour une puissance de 35 chevaux. Rapidement cependant, la YN2 devient YN3, le principal changement étant au niveau de la carrosserie, qui devient beaucoup plus aérodynamique. Le propriétaire actuel a acheté cette automobile démontée dans les années 90. Le moteur a été refait (factures présentes). Cette YN4 a également été entièrement refaite, en carrosserie et en sellerie. La boîte et le pont ont été contrôlés, la partie électrique est neuve elle aussi, de même que les amortisseurs à bras à huile. L'actuel propriétaire s'en sépare pour la simple raison qu'il déménage. "</p>	4000	6000
202	<p>1950 RENAULT 4CV,"Conçue par Fernand Picard et Charles-Edmond Serre, deux ingénieurs de Renault, la 4CV est présentée en octobre 1946. Elle symbolise le retour de la paix et de la prospérité car elle est la première voiture française accessible au plus grand nombre comme l'indique le slogan publicitaire diffusé à l'époque: «4 chevaux, 4 portes, 444 000 francs!». La 4CV est la voiture la plus vendue en France jusqu'en 1955. La «4 pattes» présentée aujourd'hui appartient à son propriétaire depuis 50 ans et a toujours dormi dans un garage à St- Mammès. Elle n'avait pas tourné depuis 15 ans, mais un peu d'essence et une batterie et elle arrive jusqu'à chez nous par la route!! Elle n'a connu aucune transformation, la carrosserie mérite un bon rafraichissement, mais son intérieur d'origine est en bel état. C'est une belle occasion d'acquérir l'une des automobiles les plus populaires de France au look indémodable, et au capital sympathie sans comparaison!"</p>	1500	2500

203	<p>1935 HOTCHKISS 411 CABOURG,"Hotchkiss, fabricant d'armes qui se converti en constructeur automobile, deviendra l'une des plus belles marques automobile française, construisant des modèles haut de gamme. Le Type 411 est une voiture de luxe produite depuis 1934. La Cabourg est un type de carrosserie plus aérodynamique que celle du type 411, pliant à la mode de l'époque, le Streamline Moderne. Ce style mettra un terme aux caisses ""carrées"". Cette Hotchkiss Cabourg est dans un remarquable état de présentation. Il s'agit ici d'une ancienne restauration qui a traversé les années sans altération, signe d'un travail d'une qualité exemplaire. Sympathique berline bi-ton 4 cylindres de 11 chevaux fiscaux, comme l'indique la nomenclature 411, cette automobile est aux mains du même propriétaire depuis 19 ans et est en excellent état de marche, comme nous avons pu le constater lors de notre essai routier. Pour les connaisseurs, l'année 1935 voit l'arrivée des freins hydrauliques pour ensuite revenir aux freins à câbles dont est doté notre exemplaire. "</p>	12000	18000
204	<p>1954 MG TF roadster,"En ce début d'année 1953, MG faisant face à la chute des ventes de la TD, se devait de réagir. C'est sur la base du châssis de cette dernière que les ingénieurs d'Abingdon introduisent en Août 1953 la Midget TF, toujours équipée du moteur XPAG 1250 cm3. Peu de changements caractérisent cette nouvelle Midget, hormis la calandre inclinée enveloppant un radiateur accessible de l'intérieur du moteur, les phares incorporés dans les ailes et le bouchon de radiateur factice. L'automobile présentée nous a été décrite par son propriétaire comme étant en parfait état de fonctionnement, ce que nous avons pu constater lors de notre essai. Les montées en régime sont franches et le passage des rapports ne laisse entendre aucun «craquement» significatif. C'est une automobile fiable, équipée d'une pompe à essence électrique et vendue avec sa capote et ses «side screen». Le plaisir et les sensations sont au rendez-vous! "</p>	25000	28000

205	<p>1924 TALBOT DC," La Talbot type DC est présentée au salon de Paris 1923 en remplacement du type B lancé deux ans auparavant. Les améliorations sont: un allumage par magnéto en remplacement de l'allumeur Delco, le freinage complet sur les quatre roues avec les réputés freins Perrot à l'avant, le réservoir placé à l'arrière, l'alimentation au carburateur se faisant par un élévateur d'essence. La boîte de vitesses est à trois rapports avant et le moteur est distribué par des soupapes en tête. La Talbot DC est très bien née, elle est proposée avec les meilleurs atouts techniques de son époque. Elle a tout ce qu'il faut pour réussir face à ses concurrentes. En fait, elle deviendra avec près de 6800 exemplaires, le plus grand succès commercial de la marque de Suresnes. Coté mécanique, le carburateur est un Zénith. Le moteur semble très moderne pour le début des années 20. La carrosserie qui équipe ce châssis est un très joli torpédo dans un émouvant état d'origine, et une peinture refaite il y a quelques années. La sellerie en moleskine dans un très bel état de conservation. La capote est à refaire. Le tableau de bord en bois verni avec la plaque de châssis présente, une montre, la pression d'huile et un compteur de vitesse (absent) sans oublier le tableau de commande des feux avec un ampèremètre. En accessoire, on trouve à l'arrière des supports de marque Nerva pour soutenir des valises ou une malle. Notre Talbot DC est une superbe voiture dans la catégorie reine des 10 CV des années 20-25. Avec une splendide carrosserie torpédo et sa sellerie d'origine, le passionné ne peut-être que subjugué par son charme inimitable. "</p>	22000	28000
-----	--	-------	-------



206	<p>1958 AUSTIN A35 Speedwell,"L'Austin A35 est née en 1956 de la volonté de BMC de remplacer la vieillissante A30. Son nom fait très simplement référence à la puissance de son moteur. Fait intéressant, l'A35 voit la fin des sémaphores et l'arrivée des clignotants sur les populaires petites Austin. La dotation Speedwell comprenait, entre autres, des freins avant à disques et deux carburateurs SU H2. Pour la petite histoire, Speedwell est une petite entreprise démarrée par trois amis qui courraient en compétition. Ils avaient pour habitude de se rencontrer dans un café et un beau jour, John Sprinzel, l'un des trois fondateurs, se plaignit de la culasse de son A35. George Hullbert, brillant ingénieur, se proposa de la lui retravailler. Il n'en fallut pas plus pour que Sprinzel remporte la course suivante et que démarre l'aventure Speedwell. Graham Hill fit aussi partie de l'histoire de Speedwell puisque qu'il sera le chef d'atelier de la petite entreprise Londonienne pour en devenir ensuite le patron et propriétaire. Les victoires de Graham Hill au volant de son A35 ont forgé la réputation de Speedwell outre-Manche et ont contribué au bonheur du public qui se déplaçait pour les championnats Nationaux et de marque. Frank Williams a lui aussi couru avec une petite A35! Notre petite Austin, immanquablement anglaise de par ses formes de petits taxis Londonien est sortie d'usine dans sa teinte Basic Island Blue le 2 Décembre 1957 comme nous l'atteste son certificat British Motor Industry Heritage Trust. Les travaux les plus récents concernent un carburateur, quelques travaux électriques, un réglage de l'allumage, réglage de tension de courroie ou encore de l'embrayage. Afin de mieux refroidir son petit coeur sportif, elle se voit agrémentée d'un radiateur d'huile et ne demande qu'à courir en circuit, où elle sera parfaitement à l'aise. "</p>	8000	10000
-----	---	------	-------

207	<p>1993 PORSCHE 968,"En 1975, Porsche se lance dans une nouvelle aventure, celle d'une GT à moteur avant avec la 928. Ce modèle est d'une totale innovation pour la marque car si le moteur se retrouve, il est entièrement nouveau et la boîte de vitesses est accouplée au pont arrière. Dans le style et le design de la carrosserie, là aussi c'est entièrement nouveau. Pour épauler la 928, Porsche lance dès l'année suivante, en collaboration avec Volkswagen, un modèle inférieur baptisé 924 qui ne connaîtra pas un grand succès. Par contre la réussite sera au rendez avec la version intermédiaire présentée en 1981, la 944 et son vrai moteur Porsche. La remplaçante de la 944 arrive en 1991. Il y a tellement de modifications importantes que Porsche change le nom et présente sa nouveauté sous le nom de 968. D'un style général qui rappelle sa devancière, la 968 possède un moteur de 2990 cc développant 240 cv avec une boîte à six rapports. Ce moteur est très coupleux avec sa levée de soupapes variable, il était aussi le plus gros du monde en quatre cylindres à essence. La vitesse de pointe atteint les 252 km/h. Le freinage est excellent et l'ABS de série ainsi que la direction assistée. Facile à conduire, la 968 est une voiture utilisable facilement au quotidien. Le modèle présenté est bleu acier métal et l'intérieur est en cuir bleu. Elle totalise 106 000 km et possède son carnet d'entretien suivi et à jour avec les factures. Le dernier contrôle technique est également à jour. "</p>	10000	15000
208	<p>1965 FORD Mustang Fast Back,"La Ford Mustang démarra sa carrière le 17 avril 1964 par une entrée fracassante avec 22 000 exemplaires vendus le premier jour de sa sortie. Il est important de noter que les modèles sortis à cette date étaient estampillés 65, une première pour le constructeur. La carrosserie Fast Back apparaît à la mi-64 et se définit par un toit prolongé presque jusqu'au bout du coffre, apportant à cette ligne mythique un côté encore plus dynamique. En très bel état de carrosserie ainsi qu'un intérieur refait à neuf, ce modèle au coloris sportif (d'époque) a connu une restauration complète il y a quelques années. Son V8 de 4.7L de 200 ch, à la sonorité rauque, vous transportera dans l'ambiance US des années 60. "</p>	25000	30000

209	<p>1981 LANCIA Monte Carlo,"Lancée au salon de Genève de 1975, la Beta Montecarlo émanait d'un dessin de Pininfarina. Les traits étaient inspirés des études Abarth O30 et Fiat X1/8 (X1/20I), la nouvelle venue partageait bon nombre d'éléments avec le reste de la gamme Beta. Equipée de suspensions indépendantes aux quatres coins, de barres antirotulis à l'avant et à l'arrière et de quatres freins à disques, elle était propulsée par un 4 cylindres bien connu de 120 chevaux couplé à une transmission à 5 vitesses. Adulée pour son comportement routier par la presse de l'époque, elle était disponible en coupé ou spider. Après un arrêt de la production de 2 ans afin de metre au point un freinage largement décrié, la 2ème série, commercialisée à partir de 1980, est reconnaissable par sa nouvelle calandre, rétroviseurs et jantes tandis que le poids faisait une chute de quelques 70 kilos. Avec seulement 970 kg, elle était capable d'un 0 à 100km/h en 9 secondes. L'exemplaire en question est de 1981 et a appartenu au concessionnaire Porsche de Monaco. Une belle petite sportive Italienne au rapport prix/sensations imbattable."</p>	8000	12000
210	<p>1959 MERCEDES BENZ 190 SL,"Présentée en 1954 à New York, la Mercedes 190 SL est conçue pour être une petite 300 SL. Dérivée du mythique modèle à l'étoile, ce petit Roadster est conçu en collaboration avec Max Hoffman, l'importateur Mercedes aux États-Unis. Cette Mercedes-Benz 190 SL Roadster est équipée d'un moteur 4 cylindres en ligne, de 1897 cm3 développant 105 chevaux grâce à deux carburateurs. Le moteur est couplé à une boîte manuelle à 4 vitesses. Le châssis repose sur une suspension avant indépendante et des demi-axes oscillants arrière avec ressorts hélicoïdaux et 4 freins à tambours à commande hydraulique. Elle est l'oeuvre des designers maison Karl Wilfert et Walter Hackert, qui reçoivent le mandat de créer une automobile ressemblant à la 300SL mais plus petite de 30 cm. Dérivée du châssis plate-forme de la modeste berline 180, qui est raccourci de 25 cm. La carrosserie est en acier mais les quatre ouvrants (portières, coffre arrière et capot moteur) sont en aluminium. La 190 SL terminera sa carrière avec une production totale de 25881 unités. Pour remplacer la 300 SL «papillon», le salon de Genève 1957 sera la rampe de lancement de la grande soeur de la 190 SL: le roadster 300 SL. Ce dernier ressemble beaucoup au cabriolet 190 mais les dimensions ne sont pas les mêmes. Ces deux cabriolets seront remplacés en 1963 par une nouveauté qui se positionnera dans une gamme intermédiaire, la 230 SL «pagode». Le modèle présenté a été restauré. Les formes sensuelles de la 190 SL, sa qualité de construction et sa solidité sont ses points forts. C'est une voiture extrêmement robuste, destinée à une clientèle plus intéressée par une voiture élégante que performante. Dans la tradition de chez Mercedes Benz, cette voiture est très bien construite et permet un usage quotidien. "</p>	60000	80000

211	<p>1939 ROSENGART Sport,"Lucien Rosengart s'est lancé dans la production des automobiles en 1929 construisant sous licence les Austin Seven sous la référence LR2. Ces voitures étaient économiques et fiables, la réputation de la marque s'établit facilement et vite. En 1931, après quelques modifications le type commercial devient LR4N, et à partir de 1938, c'est la LR4N2. La voiture présentée est de 1939 et se trouve en très bon état, il s'agit d'une voiture entièrement restaurée avec notamment une mécanique refaite à neuf, électricité neuve, échappement neuf, intérieur en cuir noir, saute vent en verre, plancher en aluminium. Le propriétaire nous indique que c'est en 1959 que la voiture fut recarrossée en pointe type Bordino et équipée de roues à rayons. Entre les mains du même propriétaire depuis 7 ans, cette Rosengart, type LR4N2, est régulièrement sortie pour des manifestations ou des promenades. La voiture est très agréable mais surtout c'est un jouet amusant. Il est très plaisant de se retrouver derrière le volant de cette petite voiture et de ressentir des sensations sportives. "</p>	20000	30000
212	<p>1971 FIAT 500L,"Inventée par Dante Giacosa, la Fiat 500 est fabriquée en Italie entre 1957 et 1975. Elle porte le nom de code ""110"" pour la berline et ""120"" pour la version Giardiniera. La 500L voit le jour en 1968, alors que personne ne s'attendait à la présentation d'une nouvelle 500. C'est une version «luxe»: à l'extérieur, seule une barre chromée cintrée double les pare-chocs avant et arrière, l'intérieur est totalement modifié et reprend les instruments de la Fiat 850, ainsi qu'une planche de bord «habillée» et de nouveaux sièges réglables. Le modèle présenté n'a eu que 2 propriétaires depuis sa mise en circulation. Tout d'abord, à Cannes puis à Ajaccio. La propriétaire nous a indiqué son parfait état de fonctionnement. Son compteur indique 67 100 kms réels. La carrosserie est très saine et sans corrosion. La Fiat 500 est l'emblème des populaires italiennes et son charme continuera à nous attendre au fil du temps! "</p>	6000	8000
213	<p>1962 MGA 1600 mk2 Deluxe,"Digne héritière de la série T produite en 1937, la MGA connaît ses heures de gloire entre 1955 et 1962. Cette voiture a fait de la firme d'Abington le leader mondial du marché de la voiture de sport. Le modèle présenté est une rarissime «Deluxe» produite à seulement 300 exemplaires. En effet suite à la variante MGA «twin cam» animée par un 4 cylindres double arbre à cames en tête réalésé à 1588 cm3, trop fragile et délicat à régler, la firme décide d'équiper ses dernières «twin cam» d'un moteur classique de la 1600 mk2. Comme la «twin cam», la «deluxe» est reconnaissable à ses jantes Dunlop ajourées, ses 4 freins à disques (très utile) et ses suspensions renforcées. Cette automobile présente une sellerie rouge proche du neuf. L'essai que nous avons effectué, nous a permis de profiter de la sonorité du 4 cylindres bi-carburateurs et le plaisir de conduite en raviront plus d'un; le charme anglais par excellence! "</p>	25000	30000

214	<p>1962 PORSCHE 356,"La Porsche 356 fut la première voiture de la marque allemande Porsche. Conçue par Ferry Porsche et dessinée par Erwin Komenda, elle sera produite en série de 1948 à 1965. Initialement disponible en coupé, en cabriolet puis en speedster, la 356 a connu de nombreuses évolutions lors de sa production. La Porsche 356 est vite devenue une référence dans le monde de l'automobile de collection. Bien que la version speedster soit la plus recherchée, le coupé n'en reste pas moins un modèle très intéressant à la ligne pure et sportive. L'automobile présentée a été entièrement restaurée. Le travail colossal effectué est de grande qualité, aussi bien en carrosserie, moteur qu'en détails esthétiques. Son niveau de restauration ravira son futur propriétaire par ses performances (75 Ch) et la précision de ses trains roulants refaits à neuf! "</p>	40000	50000
215	<p>1971 CITROEN DS 21 IE,"Dessinée par le designer italien Flaminio Bertoni, en collaboration avec André Lefebvre, ingénieur issu de l'aéronautique, la DS ainsi que l'ID sont produites par Citroën entre 1955 et 1975. Bien entendu elles reprennent le principe de la traction avant, si chère à Citroën. Cette Citroën DS 21 est arrivée par la route suite à une réparation de l'allumage et quelques autres petits travaux. Le 2,1L à injection électronique Bosch (monté à 125 Ch) a connu de multiples révisions et met en avant la fiabilité des premières injections électroniques par Citroën. Le système hydropneumatique de la suspension a été entretenu dans les règles de l'art et ne présente aucune fuite entraînant bien souvent une perte de pression et donc un roulis type «mal de mer». Le passage de vitesse au volant est sans difficulté. La carrosserie se présente en bon état, et son intérieure propre mais dans son jus nous transporte immédiatement dans les années 70. Une opportunité d'acquérir une légende française à la ligne si réputée dans le monde entier. "</p>	8000	12000
216	<p>1987 CITROEN 2 CV,"Cette petite 2 CV 6 est de 1987. Affichant 78 000 kilomètres au compteur, elle a été entretenue convenablement et a un moteur neuf. De récents travaux sur la boîte de vitesse, une capote neuve et un plancher refait sont ses autres atouts. Roulant régulièrement, elle ne demande qu'à continuer de le faire avec son nouveau propriétaire. Les premiers exemplaires prenant beaucoup de valeur, faites-vous plaisir à moindre frais avec une légende de l'automobile française."</p>	4000	6000

217	<p>1989 DAIMLER Double-Six,"Achetée neuve en 1989 par un magnat d'une importante agence de publicité Parisienne, notre Daimler fut rachetée 5 ans plus tard par son directeur administratif et financier. Une automobile au suivi irréprochable, dont la robe noire et l'état des soubassements confirme qu'elle a été conservée en garage pendant une grande partie de sa vie. Quel plaisir de rouler bercé par le son du v12, emmené par son inépuisable force d'athlète, le tout dans un cocon de cuir beige et de moquettes épaisses. Ne restera qu'à ouvrir le toit ouvrant, fonctionnant lui aussi parfaitement, pour laisser les rayons de soleil chatoyer les boiseries de cette belle aristocrate."</p>	6000	8000
218	<p>1976 EXCALIBUR série III,"Créée par Brook Stevens en 1965, l'Excalibur est l'archétype du néoclassicisme américain. Ces automobiles dont l'emblème est une épée inscrite dans un cercle de métal étaient assemblées à Milwaukee entre 1965 et 1989. Tout comme l'épée magique du Roi Arthur, l'Excalibur a traversé le temps. Il s'agissait principalement de phaétons et de roadsters à la mode des années 30. Ces magnifiques objets d'art automobile représentent la quintessence du beau, du noble, du rare, de l'élégant et du sensuel. Le modèle présenté est un roadster de 1976. Seuls 71 exemplaires ont été assemblés cette année-là. C'est un modèle exceptionnel, muni de sa capote et de son hard top, que l'on a peu de chance d'apercevoir sur nos routes françaises. Le V8 de 7 264 cm propulse avec facilité ce monstre docile et la précision de la direction nous fait oublier les larges boulevards américains pour nos petites routes de campagne. Moins de 300 EXCALIBUR roulent encore sur les routes d'Europe. Qui ne se retourne pas à son passage?...Sensations garanties! L'an prochain, nous fêterons les 50 ans de la marque. Un défilé aura donc lieu avec à sa tête 3 Excalibur: une bleue, une blanche, une rouge. Au volant de modèle, vous pourrez suivre ce défilé tant attendu. "</p>	45000	50000

219	<p>1994 MERCEDES BENZ 500 SL,"Chez Mercedes, le SL est synonyme de glamour, luxe et sportivité. Une noble lignée apparue en 1954, avec la mythique 300 SL. C'est depuis ce type de carrosserie qui sera la signature des SL (SL pour Sport Leich, soit «Sport Léger»). Viendra ensuite la «Pagode» en 1963 (W 113), signée par Paul Braque, puis un nouveau SL (W 107) en 1971, qui connaîtra une carrière exceptionnellement longue. En mars 1989, dans la foulée du Salon de Genève, Mercedes présente un nouveau modèle (la W 129 en interne), qui se caractérise par la modernité de ses lignes, à la fois anguleuses et aérodynamiques. Aussi, sur ce SL, quelques innovations pour l'époque sont proposées en série, comme la capote en toile entièrement électrique (un hard-top était aussi disponible), l'ABS, ou pas moins de 2 airbags et même des arceaux escamotables en cas de retournement! Les premiers pneus indéjantables, les Continental CTS étaient proposés. Elle offre également une climatisation automatique, une direction assistée à réglages électriques, des sièges en cuir à réglages électriques et mémoires, des jantes alu de 15', des lave-phares, la peinture métallisée, une radio Becker avec 10 HP, des rétroviseurs électriques dégivrants, des vitres électriques. Autant dire que la technologie embarquée est impressionnante. Les différents moteurs sont proposés: 6 cylindres de 231 ch (300 SL) et le V8 de 306 ch (500 SL) très onctueux. En juillet 1998, l'auto connaît un discret restylage. Si les premières moutures brillaient déjà pour leur fiabilité, ces dernières, encore plus robustes et mieux finies, garantissent de surcroît encore plus de sécurité. Cette automobile est une authentique sportive, avec un excellent agrément de conduite. Le modèle présenté n'a que 77 000 kms. Il est livré avec son carnet d'entretien, son hard top et sa capote électrique. La sellerie de couleur beige est superbe. La boîte de vitesse ainsi que la climatisation fonctionne très bien. "</p>	6000	9000
-----	---	------	------

220	<p>1976 ROLLS ROYCE Corniche,"Le nom «Corniche» fut utilisé pour la première fois par Rolls-Royce dans les années 30. Il s'agissait alors d'un prototype basé sur une Bentley Mk5 avec une carrosserie Vanvooren. Les ingénieurs de chez Rolls-Royce firent plus de 24 000 km de tests en Europe avant que sa vie ne finisse tragiquement lors d'un bombardement sur le port de Dieppe, où elle attendait le bateau qui devait la ramener en Angleterre. La Corniche fut lancée en 1971 en coupé et cabriolet. En cabriolet, il s'agissait à l'époque de la voiture la plus chère au monde. Equipée d'une boîte automatique issue de chez GM à l'épreuve du temps et du couple du v8, elle est également dotée d'un triple système hydraulique très sophistiqué qui contrôle à la fois les suspensions arrière et le freinage. Le modèle présenté possède une très belle sellerie en cuir bleu marine. La capote électrique est neuve. A la mise en route, le moteur de 8 cylindres ne présente aucune difficulté au démarrage. La transmission automatique fonctionne très bien. La sélection des rapports est conforme. Elle possède également un autoradio de marque Alpine, un coupe circuit de la batterie et la climatisation fonctionne. Produite à 3239 exemplaires, la Corniche I est une automobile fantastique et un bijou d'ingénierie qui vous fera vivre une expérience unique dans le monde automobile. "</p>	50000	60000
221	<p>1990 PORSCHE 944 S2 3.0 Cabriolet,"C'est au salon de Frankfurt que Porsche dévoile sa version ""S"" dans sa gamme 944. La nouveauté technique est évidemment située au niveau du moteur. Car extérieurement, elle reprenait le look de la version de base, mais reprenait le châssis de la version Turbo avec les jantes de type ""Téléphone"". Si les améliorations sur la version Turbo étaient mineures et peu visibles, il n'en était pas de même pour la S2. Cette fois-ci, la S2 reprenait intégralement les artifices aérodynamiques et esthétiques de la 944 Turbo avec pèle mêle le bouclier avant, le déflecteur aérodynamique de la jupe arrière et les jantes alu au dessin nouveau. Le quatre cylindres voit sa cylindrée augmenter pour être portée à 3 litres! Pour un quatre cylindres c'est tout simplement énorme, mais cela a été rendu possible grâce au talent des motoristes de Porsche. Il faut donc compter sur 211 ch et 280 Nm de couple dès 4 000 tr/mn. On peut réellement parler de nouvelle voiture et non plus de simple évolution. Ce moteur est tellement onctueux et performant, qu'il fait oublier nombre de concurrentes dotées d'un 6 cylindres. Et pour que la réussite de cette auto soit complète, Porsche sort la version cabriolet qui avait été présentée depuis très longtemps en salon. Dotée des mêmes caractéristiques techniques que sa version couverte, la 944 S2 cabriolet offre une ligne à couper le souffle aussi bien capotée que découverte. Et comme toujours chez Porsche, c'est un cabriolet qui a conservé toute la rigidité du coupé préservant ainsi les qualités de tenue de route intactes. Le modèle présente totalise 132 000 km, et possède son carnet. La dernière révision a été effectuée il y a un an. Les freins ont été refaits. Le moteur de capote défectueux a été changé. Le dossier de factures d'entretien sera remis à l'acquéreur. "</p>	10000	15000



222	<p>1989 JAGUAR XJS Cabriolet, "Williams Lyons, fondateur de Jaguar présenta sa dernière «Grand Tourisme», le 10 septembre 1975. Ce coupé devait succéder à la très mythique Type E. La voiture, baptisée XJ-S, est très réussie sur le plan du style. A la fois basse et élancée, moderne et élégante, elle apportait quelque chose de nouveau et de personnel dans la gamme des sportives de luxe en 2+2. De sa devancière, elle hérita de la très noble mécanique V12. Lamborghini et Ferrari étaient les seules autres marques au monde à proposer des moteurs équivalents. Sa longue carrière a été une totale réussite. De 1975 à 1996 la Jaguar XJ-S a continuellement évolué au fil du temps. Le moteur V12 de 5,3 litres est amélioré dans deux directions. Il est plus puissant tout en consommant moins. Cette nouvelle version prend le nom de XJ-S HE. Une carrière aussi longue est exceptionnelle et ne se rencontre pratiquement jamais sur une Grand Tourisme. Ce n'est pas anodin. En 1983, la XJ-S est proposée dans une nouvelle version cabriolet mais avec arceau de sécurité qui vient se positionner à côté du coupé. Cette Targa est remplacée par un vrai cabriolet en 1988. Notre cabriolet XJ-S HE est donc équipé du V12 économique et de la boîte automatique. Il se présente en excellent état avec seulement 56 000 km et l'essai effectué a été très concluant. Un dossier de factures d'entretien sera remis à l'acquéreur. "</p>	10000	15000
-----	--	-------	-------

223	<p>1987 FERRARI 3.2 Mondial, "Produites entre 1980 et 1993, les «Mondial» ont comme caractéristiques une configuration 2+2 des sièges, et l'utilisation d'un moteur V8 en position centrale arrière. Dessinée par Pininfarina, ses lignes sont tendues et carrées, proches de celles de la 308 GT4. Deux grandes grilles latérales sur les flancs allègent la silhouette. Un profilé noir souligne la partie du toit au-dessus de la lunette pour ajouter équilibre et finesse au design. La Mondial 3.2 - 8 succède à la Mondial QuattroValvole en 1985 et sera produite jusqu'en 1989 à un peu moins de 1 000 exemplaires. L'évolution est esthétique et mécanique, afin de suivre de près l'évolution de la lignée de la berlinette V8 2 places, la 328. Le modèle présenté a été mis en circulation le 23 novembre 1987, le Type est F108ALR, Modèle Mondial 3.2 I. Gris anthracite métallisé, elle bénéficie des modifications de carrosserie concernant principalement l'avant avec des parechocs parfaitement intégrés et de la même couleur que la carrosserie. Du côté mécanique, le moteur est un 3 185 cm<sup>3</sup> et 270 CV, ce qui donne à la voiture des prestations plus sportives que celles des millésimes précédents. L'empattement de 2,65 m offre un habitacle assez spacieux. Le volant à trois branches frappé du Cavallino et la grille du levier de vitesse en métal participent de la signature d'un intérieur sobre et esthétique aux couleurs ""rouge Ferrari"". Avec quatre sièges individuels, en cuir Connolly, cette Mondial est une réelle 2+2, confortable et adaptée aux utilisations fréquentes auxquelles une GT 4 places peut prétendre, même en famille. Le large accoudoir central complète le confort des passagers installés à l'arrière. Le coffre à bagages, placé à l'arrière du moteur, est volumineux. Pour respecter les normes antipollution en vigueur aux États- Unis, le V8 a été équipé d'une injection électronique. Le modèle présenté totalise 86 000 kms. La voiture a toujours été parfaitement entretenue par des spécialistes de la marque. La dernière révision a été faite par le concessionnaire de Lille. Son propriétaire, très méticuleux ne la sort jamais lorsqu'il pleut. Un très bel exemplaire! "</p>	14000	18000
-----	--	-------	-------

224	<p>1951 DELAHAYE 148 L «Letourneur &amp; Marchand», "Les automobiles Delahaye étaient habillées par les plus grands carrossiers de l'époque tels que Letourneur &amp; Marchand, Figoni &amp; Falaschi, Guilloré, Saoutchik, Antem, Autobineau, Pourtout, et surtout Chapron qui en réalisa le plus grand nombre. Elles remportèrent de nombreux concours d'élégance et Delahaye ayant acquis un rayonnement mondial devint fournisseur de nombreuses têtes couronnées et de personnages en vue dans le monde du spectacle. LETOURNEUR &amp; MARCHAND étaient carrossiers à Neuilly-sur-Seine. Après avoir travaillé ensemble pour Henri Binder, Jean-Marie LETOURNEUR et Jean-Arthur MARCHAND créent leur entreprise de carrosserie en 1905. Grâce au travail de sous-traitance pour d'autres carrossiers, leur production devient rapidement importante; la qualité et le raffinement de leurs créations leur permirent de se cantonner à des châssis prestigieux. Ils carrossèrent également BUGATTI, TALBOT, HISPANO SUIZA et bien sur DELAHAYE. Le modèle présenté a été livré neuf le 03 juillet 1951 dans le département de l'Orne. Son propriétaire l'a ensuite vendu à Madame Raymonde Raoux le 8 novembre 1978 qui l'a conservée jusqu'en 2006. Le dernier a commencé sa restauration (carrosserie) mais faute de temps et de place il doit à regret s'en séparer. Cette marque prestigieuse, cette signature de la carrosserie française saura ravir un amoureux des belles carrosseries. "</p>	15000	20000
225	<p>1942 DODGE WC51 (+ remorque), "La gamme des Dodge WC est une série de véhicules militaires légers produite durant la seconde guerre mondiale. Cette gamme comprenait des weapon carriers (littéralement transporteurs d'armes), des camions d'installation téléphonique, des ambulances, des véhicules de reconnaissance, des ateliers mobiles et des voitures de commandement. Les véhicules standard furent les WC 51 et WC 52 transporteurs d'armes et camion installation téléphonique. Le modèle présenté a été entièrement restauré il y a quelques années et se présente donc dans une patine sans corrosion. Le moteur lui aussi a été restauré, et son treuil (pièce importante en option) est fonctionnel. C'est une opportunité d'acquérir un véhicule rare en France, chargé de son histoire militaire, et surtout en état de fonctionnement pour parcourir nos campagnes! "</p>	8000	10000

226	<p>1954 CADILLAC Eldorado Cabriolet,"Une vieille légende raconte qu'un homme recouvert de poudre d'or régnait en Californie sur un royaume fabuleux. Il s'agissait sans doute d'Hollywood! Cet homme était surnommé «El Dorado» (l'homme doré). C'est ce nom qui fut choisi pour la plus extraordinaire voiture américaine d'après-guerre: la Cadillac Eldorado! Au même titre que les années trente, les années cinquante représentent une période totalement dorée pour Cadillac. En 1953, la société a 50 ans et célèbre donc son jubilé. C'est aussi le lancement du modèle Eldorado, le modèle le plus exclusif et le plus cher de l'époque. L'ELDORADO coûtait presque deux fois plus que le modèle normal, contre 41000\$. C'était une version modifiée du cabriolet de la série 62. Pour ce prix, l'acheteur avait le privilège d'avoir un pare-brise panoramique, monté pour la première fois en série (en même temps que sur la Chevrolet Corvette, lancé par le même groupe d'ailleurs) et des portières spéciales marquant un décrochement sur les côtés de l'habitacle. Il s'y ajoutait des garnitures intérieures spéciales, un cache-capote de la couleur de la carrosserie et tous les équipements imaginables, depuis les pneus à flancs blancs jusqu'à la radio à tête chercheuse. CADILLAC adopte cette année-là ses caractéristiques de style les plus célèbres: les ailerons arrière et les «obus» chromés à l'avant. Harley Earl, le styliste en chef de la GM, prit son inspiration dans le domaine de l'aéronautique. L'Eldorado ne trouva que 532 clients pour la première année et c'est pourtant le modèle 1953 qui donna son prestige à toute la lignée qui deviendra un mythe. Cette Eldorado a connu une restauration complète de qualité apportant un confort et une tenue de route remarquable. Acquérir une Eldorado de cette qualité représente le rêve américain avec son charme et ses excès!</p>	80000	100000
227	<p>1943 BARQUE,"Chantier Kröger, Warnemünde, 4 m x 1,23 m. Cette barque fut commandée en 1943 par Mr GODEMANN de Rostock (propriétaire d'une entreprise de location de bateaux). Après la seconde guerre mondiale, de peur de voir ce bateau réquisitionné par les Russes, le propriétaire a caché celui-ci pendant un an au fond de la rivière Warnow rempli de pierres. Ensuite il fut caché dans une grange sous la paille. Il a été depuis entièrement restauré."</p>	3000	4000
228	<p>1964 RISI,"Cette marque Suisse a réalisé de très beaux canots entre 4 m et 9 m, avec des hors bords et des in bords. Sa spécificité était ces canots dédiés à la promenade à 4 ou 5 personnes ou la pêche sur les lacs. Les Suisses sont des personnes très méticuleuses et sont certainement (du à leurs législations très strictes) les meilleurs constructeurs. Ce canot peut naviguer en Allemagne, en France et bien sur en Suisse car le document d'origine est suisse. La mécanique est récente. Ses atouts sont sa taille, sa légèreté, sa fiabilité et sa très belle construction. Celui-ci est également transportable facilement puisque en dessous de 750 kg (remorque incluse), et donc sans permis E. "</p>	5500	7000

229	1969 PININ Super Tortuga,"Ce chantier italien était un concurrent de Riva. La qualité de construction était remarquable. Le Super Tortuga reprenait la ligne du Riva Super Florida. En revanche, l'arrière tronqué du super florida n'est pas des plus élégants sur l'eau. C'est pour cette raison que fut choisi un arrière différent. En effet, l'Ariston avec son ""cul"" Barrelback était tout simplement l'un des plus beaux sur l'eau. Le Super Tortuga en héritera. Ce dernier a été stocké pendant 10 ans bien au sec et les vernis sont à revoir. "	14000	18000
230	1957 BOESCH 500,"Ce chantier Suisse est l'un des rares avec Pedrazini à construire encore aujourd'hui des bateaux. C'est même l'un des plus gros vendeurs. Ce chantier Zurichois, est toujours familial puisque repris par les 2 fils du créateur. Ils possèdent un département «restauration» de très grande qualité, équivalent à Riva en Italie. Ce canot permet des promenades sur lac et des courses. A titre anecdotique, le père du champion du monde Patrice Martin utilisait un modèle équivalent pour entraîner son fils. Une très belle vague permettait des sauts et des figures exceptionnelles. Le bateau présenté nécessite quelques retouches de vernis sur les flancs bords bâbord et tribord mais est en état de navigation équipé d'une mécanique fiable. "	14000	17000
231	1968 RIVA JUNIOR,"Chantier d'exception, une référence dans le monde du motonautisme, depuis la création par Seraphino Riva le père de Carlo, charpentier sur le lac d'Iseo concepteur de barques et de voiliers. Aidé par sa femme tenant une trattoria sur un bateau aux abords du chantier, Carlo Riva décida de prendre un vol pour les Etats Unis pour lui permettre de découvrir la marque de référence Chris Craft. Après plusieurs jours sur place il pu revernir en Europe avec de nouvelles idées et des moteurs fiables. Du fait de son génie de la communication il permit à la marque un développement unique en son genre avec des supports médiatiques de renoms, s'appuyant sur une clientèle de stars du spectacle, de la chanson et du monde de la finance. Rapidement la marque devint incontournable dans le monde du Runabout à propulsion mécanique, tant un mono moteur qu'un bi-moteur avec la référence du dernier né, le Riva Aquarama Spécial, propulsé par deux V8 de 350 Cv pourvu d'une finition hors du commun. Le Riva Junior, surnommé «la bombe des jeunes», surprend par les nouvelles carènes très souples qui permettent des vitesses élevées en mer houleuse dans des conditions de grand confort Le modèle présenté est un Riva Junior N° 295, équipé d'un moteur 8 cylindres de 190 cv. Il a été restauré il y a quelques temps et se trouve en très bon état de fonctionnement. "	26000	29000
232	1943 BARQUE,Canot à rames,	3500	4000

233	<p>1986 FERRARI 328 GTB,"Les nouvelles Ferrari 328 GTB et GTS ont été présentées au salon de Frankfurt. Les évolutions techniques et stylistiques sont très intéressantes et convaincantes. A nouvelle appellation, nouveau look. Les 328 bénéficient de pare-chocs plus enveloppants que ceux de la Ferrari 308. Les pare-chocs avant sont inspirés de la Ferrari Testarossa apparue en 1984. L'aileron de toit s'est généralisé, les jantes sont toujours des 5 branches dont le dessin s'est allégé. Le capot moteur est plus aéré. L'habitacle est également réaménagé. La sellerie est entièrement redessinée, et la console centrale découpée en 2 parties. L'une est intégrée au centre de la planche de bord (comme sur la Ferrari 288 GTO), et l'autre entre les deux sièges. Le moteur V8 est réalésé à 3,2 litres. (D'où l'appellation 328). Les culasses, conservent évidemment quatre soupapes par cylindres, mais sont entièrement nouvelles. Elles reçoivent des bougies de plus petit diamètre (12 mm comme sur les GTO) afin de réorganiser les chambres de combustion dont le diamètre est passé à 83 mm. Enfin les radiateurs d'huile sont plus grands pour accroître le refroidissement. Résultat de ces modifications: 270 ch à 7 000 tr/mn. A grande vitesse, la 328 démontre plus d'adhérence et de stabilité que la précédente berlinette. Le freinage possède de grands disques avec des étriers à deux pistons. Le modèle présenté a été livré neuf par Charles POZZI à Monsieur BINI à Reims le 1 février 1986. Elle possède son carnet d'entretien (et ses factures) et son manuel d'utilisation. Elle ne totalise que 37 134 km d'origine. Les courroies ont été changées à 32 320 km. L'embrayage a été remplacé à 35 109 km. L'état de cette automobile est exceptionnel. Lorsque vous ouvrez la porte, le petit défaut est l'usure prématurée du cuir du siège conducteur. Il est très rare de voir un cuir dans cet état sans avoir été remplacé. Son propriétaire est très méticuleux et ne sort jamais sa voiture lorsqu'il pleut et fait toute une gymnastique pour s'asseoir sans toucher le dossier. Le spécialiste Gilbert Tissier de Paley vient de changer l'alternateur. Cette automobile est intéressante à collectionner de part son état et son faible kilométrage d'origine et sa rareté puisque sur 7 500 exemplaires de 328 produits, 6 000 étaient en version GTS! "</p>	35000	45000
-----	---	-------	-------

234	<p>1961 JAGUAR MKII,"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 est féline, 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 avec des boiseries précieuses et du cuir de 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. La ligne générale s'allège. Sous le capot, trois possibilités le 2,4 l, 3,4 l ou le moteur de 3,8 l, tous avec les 6 cylindres à double ACT. C'est encore 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 une 3.4 L. Elle a été achetée par son propriétaire il y a 8 ans. Il voulait que tout fonctionne et l'a entièrement fait réviser. Le contacteur d'ignition a été remplacé, le frein à main revu, le jeu aux pastilles réglé, les carburateurs synchronisés, le compte tour réparé, les chromes abimés ont été changés, le klaxon et l'éclairage intérieur rétablis et le jeu dans la direction a été supprimé. Les lames de ressorts ont également été changées. Nous avons effectué le trajet depuis le département de l'Oise jusqu'à Fontainebleau et cette automobile se conduit comme une voiture moderne! Aucun jeu dans la direction, une souplesse de conduite, les vitesses s'enclenchent sans forcer, l'overdrive fonctionne, bref tout fonctionne et l'on a l'impression de sortir de la concession en 1961. "</p>	25000	30000
-----	--	-------	-------

235	<p>1928 ROLLS ROYCE Phantom,"Selon les sources du Rolls-Royce Owners Club, 'S241FP' fut livrée neuve avec une carrosserie Oxford de chez Brewster, carrosserie de Long Island. Cette carrosserie était prévue pour équiper une Silver Ghost au numéro de châssis S208ML. Son premier propriétaire, un Monsieur Thomas, ne la garda que quelques mois puisqu'elle passa ensuite aux mains de Madame Mrs Mary E H Rutter, fille d'un riche fabricant de chaussures d'Utica, New York. Cinq ans plus tard, la décision fut prise de rhabiller l'auto avec une carrosserie coupé Chauffeur Trouville (Sedanca Town Car) en aluminium très en vogue à l'époque. Madame Rutter mourût en 1941 et notre Phantom fut ensuite la propriété d'un L.W.Bristow de Portland, état du Maine. Les registres du RROC ne mentionnent ensuite qu'un seul autre propriétaire, G.W. Johnson de Wilbraham, Massachusetts, dans le milieu des années 70. Notre automobile est dans un état de conservation sain, la peinture est encore d'origine puisque l'on trouve encore les initiales de Mary Rutter. L'intérieur est d'époque, de même que les chromes ou encore l'électricité. Ne lui manque que sa ligne d'échappement, son collecteur, la montre et son exhauster bien que la culasse ait été fendue, sans doute par le gel des hivers froids du nord-est des Etats-Unis. Une culasse supplémentaire est livrée. Cette automobile mérite pleinement qu'on s'y intéresse, sa longueur de capot, sa petite fenêtr arrière et le pédigrée de la lignée des Phantom en font une pièce de patrimoine à remettre en état pour le plus grand bonheur de son futur propriétaire. Cette conduite à gauche, avec son imposante carrosserie de la Silver Ghost représente un modèle très rare identique à celle du Prince Rainier à Monaco. "</p>	45000	55000
236	<p>1971 MORGAN 4/4,"Chez Morgan, on cultive avec un grand art l'authenticité et le prestige discret en concédant au modernisme le strict minimum. Ainsi la carrosserie fait appel à l'aluminium et le châssis à l'acier galvanisé mais les structures sont encore en bois de frêne comme en 1936 au début de l'aventure. Côté mécanique, les performances sont là et la Morgan s'accroche à la route, freine droit et distille son indéfinissable charme. Depuis plus de 70 ans, Morgan travaille sur le même style de cabriolet. On a là les ingrédients magiques du vrai roadster britannique admiré chez la plupart des collectionneurs. Une Morgan apporte à la fois le plaisir de conduire une voiture de collection et la tranquillité d'une mécanique moderne. L'intérieur restitue en neuf le meilleur du passé. Tout est resté délicieusement figé. Remarquablement fini, l'habitacle fleure bon le travail artisanal et on comprend par le détail qu'il faille 400 heures pour parvenir au montage complet. Une Morgan, ça se mérite! "</p>	25000	30000



237	<p>1954 DKW Sonderklasse 3=6,"C'est en mars 1953, que la firme allemande Auto Union présente son nouveau modèle, la DKW Sonderklasse 3=6 au salon de Frankfort. Le très publicitaire «3=6» signifiait que le moteur 3 cylindres 2 temps était équivalent à un 6 cylindres à 4 temps. Avec son tout nouveau moteur 3 cylindres à 2 temps de 896 cc, la 3=6 deviendra très populaire en Allemagne, la production atteindra les 72 600 exemplaires. La publicité annonçait que la forme profilée provenait d'études aérodynamiques effectuées en tunnel. Avec la traction avant et les 34 CV de son moteur, la Sonderklasse est une monture agile et vive qui se permit des prouesses en compétition. Le modèle remportera notamment la victoire de catégorie au Rallye de Monte-Carlo. En 1954, DKW remportera les trois premières places du Championnat Européen des voitures de tourisme. Toujours en 1954, c'est Heinz Meier de Düsseldorf qui pilote une DKW Sonderklasse de 896cc durant les 1000 Miglia. Il termine 8e dans la catégorie «1300 cc Tourisme» et première des voitures de tourisme de moins de 1000 cc. Sa vitesse moyenne s'est établie à 104,95 km/h. Pour une voiture atteignant les 120 km/h, il a réussi à obtenir une moyenne équivalente à 88% de sa vitesse de pointe. C'est extraordinaire, sachant que cette course se courrait à travers les villages, les montagnes,... sur 1 600 km! Si l'on devait montrer la fiabilité du modèle, c'est difficile de faire mieux! On retrouve aussi la Sonderklasse au Tourist Trophy et dans bien d'autres courses. Avec un centre de gravité très bas, une suspension avant indépendante et une répartition des masses optimales avec la traction avant, il n'y a aucun doute sur les capacités routières et sportives de cette merveilleuse DKW qui sont largement au dessus de ses concurrentes. A l'époque, elle devait même être la voiture la plus rapide de sa catégorie. Notre exemplaire est l'un des rares présents en France. Il se présente dans un bel état d'origine. L'habitacle est spacieux et bien fini. C'est une version particulièrement agréable avec son coté découvrable. La forme aérodynamique de l'ensemble est très moderne pour 1953. Avec un palmarès sportif éloquent et sa bouille inimitable, la Sonderklasse est une voiture amusante et techniquement intéressante...à ne pas laisser passer! Mais faites attention: «en accélérant, le nouveau moteur de la DKW 3 cylindres est tellement nerveux que la voiture bondit littéralement quand on presse sur l'accélérateur trop brutalement.»"</p>	9000	12000
-----	--	------	-------

238	<p>1956 FORD Thunderbird «continental», "En 1955, Ford produit la Thunderbird pour concurrencer la Corvette de Chevrolet. Elle s'inscrit immédiatement comme le cabriolet deux places de luxe de la fin des années 50. Dotée d'un moteur V8 puissant, «l'oiseau tonnerre» ravit par ses courbes sixties et son charme indémodable. Le modèle présenté est une version «continental», arborant la roue de secours habillée d'un cerclage chromé, dans le parechoc arrière. Elle est en boîte automatique et possède donc le moteur le plus puissant des deux proposés. Son moteur a subi une restauration complète et le carburateur Edelbrock lui apporte fiabilité, souplesse et consommation réduite. La T-bird est un modèle prisé qui fait la joie de ses propriétaires. Le hard-top en parfait état ainsi que la capote en font une voiture utilisable toute l'année, facile en entretien et aux charmes incroyables. "</p>	34000	38000
239	<p>1987 CITROEN CX,"La CX, qui est commercialisée en Europe entre 1974 et 1991, est la dernière automobile conçue entièrement par Citroën. En effet, Peugeot rachètera la marque au bord de la faillite dès 1974 sur la demande expresse du gouvernement français, pour sauver son potentiel technique et ses milliers d'emplois. Après les Prestige il y a les GTI Turbo, recherchées avant tout pour leurs performances et parce que pour beaucoup c'est le top, le joujou extra (la Prestige est trop exclusive et marginale pour certains). La GTI Turbo 2 est la plus demandée des trois séries de GTI Turbo, car elle possède la carrosserie de la série 2 et le moteur le plus abouti: il possède un refroidisseur air/air qui permet une légère augmentation des performances et une intéressante diminution de la consommation de l'ordre de 1 à 2 L aux 100 km en moyenne. Ce modèle est en excellent état de conservation et roule régulièrement sans soucis en raison d'un entretien suivi. L'intérieur a bien résisté au temps, et c'est aussi le cas de la carrosserie. Son caractère sportif, son design 80', et sa popularité en font une youngtimer très intéressante à posséder! "</p>	1500	2500

240	<p>1989 JAGUAR XJS Cabriolet,"Dès 1969, le projet codé XJ 27 est lancé pour créer une remplaçante à la Jaguar Type E. La diva Type E commence à accuser le poids des ans et avec les replâtrages successifs et le gros V12 sous son capot, l'esprit de départ s'est éloigné et les puristes de la marque attendent avec impatience la relève. Dans le cahier des charges de la future Jaguar XJ-S, le grand tourisme est à l'honneur. Ainsi, le moteur est exclusivement le V12 de 5,3 litres de près de 300 ch, et la carrosserie est fermée. La plate-forme utilisée est celle de la berline XJ mais raccourcie de quelques dizaines de centimètres. Le dessin, si controversé à sa présentation est l'oeuvre initiale de Malcolm Sayer (également auteur des Type D et E). Deux chocs pétroliers après, la nouvelle Jaguar XJ-S est dévoilée le 10 septembre 1975 à la presse. En 1980, le V12 reçoit une nouvelle injection électronique qui sera reprise sur les moteurs HE et le V12 développe désormais 292 ch contre 285 auparavant. Un semi-cabriolet produit en petite série apparaît, accueillant le 3,6 L de la XJ-S en 1983. Il est remplacé en mars 1988 par un vrai cabriolet entièrement décapotable, sans arceau, doté d'une capote électrique. Quelques uns avaient déjà été réalisés avec la bénédiction de l'usine aux Etats-Unis chez Hess &amp; Eisenhart. Le modèle V12 trouve son marché en Amérique, particulièrement en Californie. Le modèle présenté est un cabriolet de 5.3 de 1989. Les dernières factures d'entretien sont présentes au dossier (en 2010 Royal Automobile La Baule), ensuite la voiture a été entretenue par le mécanicien personnel du propriétaire. De 1989 à 1993 elle a eu un 1er propriétaire en Ile-et-Villaine, ensuite de 1993 à 2005 un 2nd: M. BUFFAN en Gironde avant de rejoindre la collection de Jaguar de l'actuel propriétaire, il s'agit donc d'une troisième main. "</p>	12000	15000
-----	---	-------	-------

241	<p>1937 CITROEN TRACTION 11 B Cabriolet,"Citroën produit la traction de 1934 à 1957. Cette automobile reste, dans la mémoire collective, liée à l'Occupation, tour à tour voiture de la Gestapo et icône de la Résistance. Cette automobile dispose d'une particularité peu répandue à l'époque: ce sont les roues avant, et non pas arrière, qui sont motrices. La traction avant n'est pas une innovation puisqu'avec Cord aux États-Unis puis Adler ou DKW en Allemagne, des constructeurs la proposent déjà en série depuis plusieurs années. Cette technique est en tout cas rapidement associée en France à la Citroën, ce qui lui vaut son surnom de «traction». Le modèle présenté est la carrosserie la plus rare (car très peu produite): le cabriolet large. Cette automobile a connu une restauration de très bonne qualité, une sellerie de très bonne facture, et une mécanique fiable qui a connu quelques modifications: passage en 12 volts avec alternateur et rare pipe d'admission à deux carburateurs. Sa propriétaire détient cette automobile depuis 14 ans. Auparavant, il appartenait à Monsieur JM Labrousse depuis 1988. Ce véhicule est bien sur référencé par le spécialiste Olivier de Serres (<a href="http://www.3cs.fr">www.3cs.fr</a>). Cette Traction 11B roule régulièrement et participe à des ballades et manifestations où elle fait impression à tous les coups. La rareté de ce modèle et son état exceptionnel en font une opportunité à ne surtout pas manquer!! "</p>	80000	120000
242	<p>1965 VOLKSWAGEN COCCINELLE,"Cette Coccinelle est entre les mains d'un propriétaire qui nous indique l'avoir achetée en 1982. Entièrement restaurée par le garage Volkswagen de la route Blanc au Coteau, dans le département de la Loire à grands frais, comme en attestent les nombreuses factures. Le contrôle technique de Septembre 2012 mentionnait l'éclairage; le lendemain déjà son propriétaire y remédiait en se rendant à la concession Volkswagen afin d'acquérir les pièces nécessaires et procéder aux réglages adéquats. L'allumage a lui aussi fait l'objet de soins récents avec un jeu de vis platinées. Une automobile extrêmement soignée qui a parcouru 600 km depuis Roanne et saura donner satisfaction à son futur propriétaire. "</p>	9000	12000
243	<p>1980 PORSCHE 928,"La Porsche 928 est la première automobile du constructeur allemand à recevoir un V8 en position avant. Elle est produite de 1978 à 1995. Son design particulièrement innovant lui confère une allure moderne qui témoigne assez bien des tendances esthétiques de la fin des années 1970, début 1980. La 928 connaîtra un certain succès, notamment aux États-Unis, marché pour lequel elle était prioritairement destinée, et bénéficiera d'une étonnante longévité. Le véhicule que nous avons à la vente possède un très bel intérieur, entretenu aux «petits soins». Comptant près de 180000 km, son moteur a été révisé sans ménagement apportant la longévité citée plus haut. Sa sonorité rauque nous rappelle que nous sommes au volant d'une vraie sportive qui avec ses 240 ch et son châssis équilibré nous promet de fortes sensations sur nos routes sinueuses!"</p>	6000	9000

244	<p>1930 ROLLS ROYCE Tourer,"Introduite en 1929, la 20/25 suivait dans la droite lignée de la 20 et constituait la première offre de la marque ciblant les propriétaires souhaitant également conduire leur acquisition et non seulement se faire conduire. Bien que similaire sur de nombreux points à la 20, la 20/25 pouvait se targuer de performances accrues grâce à un moteur à la cylindrée plus élevée de 3669 cm3. Celui-ci est couplé à une boîte de vitesses mécanique à 4 rapports dont le levier se situe à l'intérieur de l'automobile. Le châssis aux dimensions conséquentes est suspendu par des traditionnelles lames semi-elliptiques avec des freins aux quatre roues. En 7 ans de carrière, la 20/25 rencontrera un beau succès avec 3827 exemplaires vendus. Notre exemplaire est de 1930 et est recouvert d'une carrosserie type Weymann, entièrement conçue par Peter Jackson, éminent membre du Rolls Royce Enthusiasts' Club. Ce brillant inventeur créa également tout l'équipement qui vient avec la voiture, à savoir les sidescreens et le tonneau cover. Le futur acquéreur trouvera également dans la malle arrière la manivelle, la clé pour l'écrou central et quelques autres outils. Monsieur Jackson venait de fêter 50 ans d'ancienneté au RREC lorsqu'il décéda en Décembre 2011. Féru d'ingénierie et de tout ce qui tournait autour de la marque, sa mémoire est gravée à jamais dans l'esprit de ses amis membres. "</p>	35000	50000
245	<p>1949 ROVIN D2,"C'est après la Seconde Guerre Mondiale que le pilote et constructeur de cycles Raoul Pegulu, Marquis de Rovin s'intéressa vraiment à la production des micro-cars. La Rovin 500 de course de 1927 était redoutable face aux autres voiturettes BNC, Chenard et Walker, Messier ou Sizaire. On la retrouve en effet en première position à la course de Côte d'Argenteuil, de Château-Thierry ou des 17 Tournants (Yvelines) en 1928. En 1945 et malgré l'occupation, Raoul et son frère Robert de Rovin sortent un prototype de micro-car roulant, conçu dans leur atelier du Boulevard Pereire. Trois exemplaires en seront exposés au Salon de Paris de 1946, ce seront les prémices du futur modèle D1. Cette même année verra la mort de Raoul et la reprise de l'activité par son frère Robert qui installera l'entreprise dans les anciens locaux de l'usine Delaunay-Belleville à Saint-Denis. Salon de Paris 1947, six automobiles D2 sont présentées sous l'enseigne Delaunay-Belleville suspendue au-dessus du stand Rovin. Elles recueillent beaucoup d'intérêt, autant du public que du gouvernement, en pleine restructuration du marché français à travers le plan Pons. Les petites autos à prix accessibles ont toute la clémence des autorités! Emmenée par un flat-twin de 423cm3 refroidi par eau et placé à l'arrière, la D2 pouvait prétendre à la catégorie fiscale de 2CV. Donné pour une puissance de 10 chevaux transmise au sol par une boîte (ensemble boîte-différentiel) trois vitesses, l'engin atteignait environ 70 km/h. Son poids plume de 300 kilos et son encombrement minimal de seulement 2,8m en font une véritable micro-car! On estime à moins de 700 sa production et la Rovin D2 est aujourd'hui une des micro-cars les plus recherchées au monde. Un exemplaire en parfait état s'est vendu plus de il y a peu Outre-Atlantique. Coup de coeur assuré pour ce petit bijou made in France (pour de vrai!). "</p>	7000	12000

246	1952 ROVIN D3,"La D3 reprenait en grande partie les caractéristiques techniques de la D2, nous sommes donc toujours en présence d'un petit flat-twin de 423cm3 refroidi par air et d'une boîte 3 vitesses. Les grands changements concernaient plutôt la carrosserie, aux formes pontons et comprenant dorénavant des portières et donc des fenêtres (rigides qui se plient dans les portières). Ce nécessaire embourgeoisement entraînait un embonpoint de 80 kilos, pour un poids total de 380 kilos, ne l'empêchant pas pour autant de friser les 75 km/h. On estime le nombre de D3 produites à 800 exemplaires. "	4000	6000
247	1947 ROLLS ROYCE Silver Wraith,"La Silver Wraith est la dernière Rolls-Royce à pouvoir être commandé sous forme de châssis nu et fut introduite en 1946. Avec un empattement 18 centimètres plus long que sa cousine la Bentley MKVI, la nouvelle arrivante était construite sur un épais châssis à caissons équipé de roues avant indépendantes, d'amortisseurs hydrauliques ajustables à l'arrière et de quatre freins à tambours. Emmenée par un six cylindres en ligne de 4257cm3 accouplé à une boîte manuelle à 4 rapports, le modèle plaisait autant aux propriétaires désirant conduire qu'être conduits. Elle ne resta au catalogue que de 1946 à 1952 et certains avancent des chiffres de production de quelques 1144 exemplaires en empattement normal. Une vieille dame aux charmes indéniables, nous avons eu le plaisir de pouvoir rouler à son bord dans un silence, un confort et une élégance inégalables. Cette Rolls Royce fut l'une des 1ères livraisons d'après-guerre. Elle fut commandée par Lord Brayley, Baron à Wales. Elle a dernièrement gagné en 2010, le concours d'état au grand concours d'élégance de Deauville. Une automobile rare dans un état de fonctionnement parfait! "	35000	45000
248	1954 PACKARD Caribbean,"Packard est fondée par les frères James Ward Packard et William Doud Packard et George L. Weiss sous le nom de Ohio Automobile Company à Warren (Ohio) en 1899. Ce nom fut changé en Packard Motor Car Company en 1902. Les frères Packard restaient à Warren et le financier Henry Bourne Joy dirigeait l'entreprise. Nommé président en 1909, il s'engagea aussi fortement pour la création du Lincoln Highway, la première route en asphalte entre New York et San Francisco. Depuis ses débuts, la marque représentait le très haut de gamme des automobiles américaines. Chez Packard, le nom de Caribbean apparaît en 1953 pour désigner un cabriolet de luxe venant coiffer la gamme. Ce modèle connaît encore plus de luxueux détails esthétiques dans l'année 1954 (baguettes chromées, peinture deux tons...). Le moteur de la Caribbean 1954 est la dernière version du 8-cylindres en ligne dans sa cylindrée la plus élevée de 5 880 cm3. Seulement 400 exemplaires ont été produits cette année-là ce qui en fait la plus rare de toutes. Avec un moteur au couple élevé, elle invite au déplacement tranquille et confortable de l'Amérique des années 50. "	60000	80000

249	<p>1968 MERCEDES 280 SL, "«Pagode», tel est le surnom des cabriolets Mercedes SL W113 fabriqués entre 1963 et 1972. Il est dû à la forme si particulière de son hard-top. La mission de la «Pagode» n'était pas très facile, il lui fallait à la fois remplacer et faire oublier la 190 SL et la 300 SL. C'est en mars 1967 qu'est présentée la nouvelle 280 SL, grande soeur des 230 SL et 250 SL qui sont apparues respectivement en 1963 et 1966. Ce magnifique cabriolet restera dans l'histoire de l'automobile comme un des chefs d'oeuvre du talentueux styliste français Paul Bracq. Fiable et utilisable au quotidien même aujourd'hui, cette gamme est en adéquation avec l'image de qualité et de robustesse qui définit depuis toujours Mercedes-Benz. Le modèle présenté a été entièrement restauré et son état est proche du neuf. Sa sellerie rouge a été refaite et elle est vendue avec sa capote et son hard-top. Fiable et très performante, cette 280 SL représente un jalon important dans l'histoire des cabriolets Mercedes, celui des années 60! Une valeur sûre!! "</p>	55000	65000
250	<p>2011 FORD Mustang V6, "L'automobile présentée est une Mustang V6 de 2011, livrée neuve dans l'Etat de New York. Elle ne compte que 1900 miles au compteur et est donc à peine rodée. Dédouanée et prête à être immatriculée, c'est une automobile qui a désormais de vraies prétentions sportives avec ses 305 chevaux et son différentiel à glissement limité comme dotation standard. Elle possède également de nombreuses options (fauteuil tout cuir chauffés, tableau de bord Art Déco,...). Elle est de plus garantie par le constructeur 5 ans! "</p>	25000	30000
251	<p>1951 TRIUMPH 2000 Renown, "Pendant la seconde guerre mondiale, l'usine Triumph de Coventry en Angleterre est complètement détruite par les bombardements allemands. À la fin des hostilités, Triumph n'est plus qu'un nom et se voit racheté en 1945 par sir John Black, le directeur de la marque automobile Standard Motor Company. L'usine est implantée à Coventry. A partir d'octobre 1949, la très connue Saloon 1800 adopte un tout nouveau châssis dérivé de la Standard Vanguard et par la même occasion est renommée en: Renown (ce qui veut dire renommée en anglais, mais aussi célèbre). En 1950, le magazine britannique The Motor teste la voiture, annonce la vitesse maximale à 120.7 km/h et un 0 à 100 en 24.3 secondes, avec une consommation de 11.8/100km enregistrée. La Renown trouve son public et s'écoulera à environ 6 500 unités jusqu'à la fin de sa production en 1954. Une automobile magnifique qui, en plus de ses performances, ravira son conducteur par son confort de conduite! "</p>	9000	13000

252	<p>1978 PORSCHE 930 L Turbo,"Les Porsche 911 Turbo apparaissent en 1965 sous le code interne 930. Elles sont issues des 917 courants en CanAm depuis 1972. La première génération possède un moteur 3 litres et il faudra attendre 1977 pour profiter du moteur plus puissant de 3,3 litres qui en fera la voiture allemande la plus puissante! L'automobile présentée est une 2ème main et ne possède que 81 000km au compteur. Son moteur de 3,3L développe 320 ch et a été entièrement révisé, factures à l'appui. Ce modèle était l'une des plus puissantes de sa génération et sa qualité de pilotage en faisait une automobile très compétitive. Son intérieur ne présente que très peu d'usure du temps et sa carrosserie est entièrement fidèle à l'origine, dans un état remarquable. La Porsche 911 turbo est aujourd'hui une véritable icône. Une bonne dose d'adrénaline pour vos ballades sportives! "</p>	45000	50000
253	<p>1978 RENAULT 4,"La Renault 4 (couramment appelée 4L) est une petite voiture populaire de grande diffusion de conception simple et pratique. Ce fut aussi la première application de la traction avant sur une voiture automobile de tourisme de la marque Renault. La voiture était la réponse de Renault à la Citroën 2 CV de 1948. Renault, ayant pu apprécier les avantages et les inconvénients de la 2 CV, conçut et fournit un véhicule plus grand et plus urbain. Elle fut construite dans l'île Seguin à Boulogne-Billancourt d'août 1961 à fin 1992, initialement avec la Dauphine. La Renault 4 fut également produite à l'usine Renault de Flins ainsi qu'en Espagne (par Fasa-Renault), en Argentine par IKARenault, en Italie (par Alfa Romeo sous licence), au Maroc puis en Slovénie pour les dernières années de sa production. Le modèle présenté est très intéressant car très peu kilométré, à peine 44 000 kms, et son état de conservation est proche du neuf. De plus elle a appartenu durant près de 30 ans à Monsieur Pierre LOUIS DREYFUS, vice-président du groupe Louis DREYFUS, décédé l'an dernier à 102 ans. Il est très rare de trouver une 4L dans cet état et d'origine! "</p>	6000	8000



254	<p>1965 PANHARD 24 CT Cabriolet,"Le dernier modèle d'une grande marque est toujours quelque chose d'émouvant, surtout quand il s'agit de la doyenne des françaises. Quand on regarde une «24», on ne peut s'empêcher de se demander pourquoi il n'y a pas eu de suite. La Panhard 24 est présentée à la presse le 24 juin 1963. Le type 24 provient du nombre de victoire de la marque aux 24 Heures du Mans du moins en ce qui concerne le moteur. Ce nouveau modèle est bas, anguleux et se présente sous la forme d'un coupé deux portes quatre glaces. Avec sa façade si caractéristique et son toit plat, elle a réellement de l'allure. La surface vitrée est énorme avec les fins montants qui soutiennent le pavillon. Le moteur est le prestigieux bicylindre à plat refroidit par air. Les premiers exemplaires sortiront des chaînes à la fin 1963. Pour le millésime 1965, la plus importante modification est l'adoption de nouveaux freins à disques à l'avant. Le freinage est d'un seul coup amélioré. La 24 CT est la version «sport» avec le moteur Tigre de 60 CV. Un compte-tours complète l'instrumentation. Même si ce dernier modèle est techniquement réussi, la firme d'Ivry sortira la dernière Panhard 24 en septembre 1967. Ce qui clôturera la vie civile de la marque. Si la version cabriolet a été envisagée à l'époque, elle n'a jamais été produite. Plusieurs amateurs ont réussi à créer des cabriolets 24 en utilisant la base d'un coupé. Il faut bien sûr renforcer le châssis pour ne pas voir la voiture se plier. Certains de ces cabriolets possèdent des arceaux et une capote et d'autres n'ont rien. L'exemplaire présenté a été restauré en cabriolet avec arceaux et capote. D'un point de vue historique, l'authenticité n'est pas présente. Mais pour s'amuser et se promener avec une «24 CT» les cheveux au vent, cet exemplaire est parfait avec seulement 42 000 km au compteur. L'état général et le très bon fonctionnement font de cette 24 un exemplaire intéressant et pas courant du tout.."</p>	8000	10000
255	<p>1990 PORSCHE 928 S4,"La 928 S4 fait son entrée sur le marché en 1986, en tant que millésime 1987. Les changements sont nombreux, autant sur le plan mécanique qu'esthétique. Les boucliers changent, le spoiler arrière fait son apparition et les optiques avant et arrière se modernisent, entre autre. Niveau moteur, le v8 de 5.0L et son orchestre de 32 soupapes déjà proposé en option dans certains pays fait son entrée officielle au catalogue. Bien aidé par ses pistons «GT» portant le taux de compression à 10: 1, la S4 n'est néanmoins désormais plus disponible qu'en boîte automatique. Le différentiel électronique PSD (0 à 100% de blocage) fait son apparition sur la S4 en 1990, année de notre modèle. Notre exemplaire est d'origine Allemande et vient avec une quantité rassurante de factures, y compris Allemandes. La distribution a été faite en 2007 à 224 000km et elle sort de révision. "</p>	8000	13000

256	<p>1993 JAGUAR XJR, "Cette XJR a été achetée en 1999. Toujours entretenue soigneusement, nous n'avons malheureusement que peu d'informations dans son dossier. Elle a dormi dans un garage du 16ème arrondissement de Paris depuis cette date et n'affiche aujourd'hui que 155 200 km. Il s'agit d'un modèle R, modèle dont l'assemblage final se faisait chez Jaguar Sport (une joint-venture entre Jaguar et TWR) ayant pour base une Sovereign et bénéficiant de suspensions renforcées à amortisseurs Bilstein, une crémaillère spéciale 40% plus dure afin d'améliorer le ressenti au volant et une finition extérieure spéciale avec des pare-chocs et jupes avants, arrières et latérale uniques au modèle. La calandre noire était également spécifique. Le moteur AJ6 de 4.0 litres était évidemment retravaillé lui aussi par TWR. L'esthétique de la voiture a beaucoup changé entre 1988 et 1994, et il n'y eu que peu d'exemplaires de chaque modèle, en faisant une voiture rare aujourd'hui. Amenée depuis Paris par un de nos spécialistes, cette automobile a donné entière satisfaction lors du trajet."</p>	8000	12000
-----	--	------	-------

257	<p>1983 MERCEDES BENZ 280 SL,"SL, ce sigle signifie Sport Leicht ou Sport Léger (ou allégé). Cette dénomination appartient à Mercedes-Benz depuis 1954 et le lancement de la 300 SL papillon. Très vite et avec l'arrêt de la fabrication de ce coupé «supersport», ce sigle est devenu synonyme de cabriolet sport 2 ou 3 places avec les 300 et 190 SL. Vinrent ensuite les célèbrissimes «Pagode» de 1963 à 1971. Au salon de Genève 1971, c'est la présentation de la nouvelle R107 sous la forme de la 350 SL avec le V8. La ligne est d'une grande pureté, le dessin très simple témoigne d'un style très bien maîtrisé. Mais c'est seulement à partir de juillet 1974 que la 280 SL comme celle présentée est de nouveau proposée. Le moteur est le 6 cylindres à double arbre à cames en tête et distribution par chaîne. La R107 est aussi une véritable star du petit ou grand écran. Série télévisée ou longs métrages, on la verra partout et son succès commercial est aussi dû à cette «starisation» et au symbole de réussite qu'elle peut représenter. Notre Mercedes 208 SL nous vient du pays du soleil et de l'accent chantant. Il est difficile d'imaginer qu'elle va bientôt fêter ses trente ans. Elle fut livrée neuve dans le Var et jusqu'à ses 162 500 km, elle a été entretenue par International Garage, spécialiste de la marque à l'étoile à Puget sur Argens. Cela est confirmé par le carnet d'entretien parfaitement rempli. La première année, notre 280 SL a parcouru 40 000 km. Ce carnet montre une utilisation moyenne de 130 km par jour sur les trois premières années, ce qui correspond à une utilisation très régulière avec un entretien tous les 10 000km. Elle fut par la suite très peu utilisée pour n'afficher que 195 923 km en 2006. Son compteur indique maintenant 203 562 km, elle a dernièrement parcouru les plus de 500 km entre Orange et Moret sur loing. La dernière vidange date du 12 avril dernier. L'actuel et second propriétaire, un amateur de vins, nous confirme avoir parcouru en 7 ans environ 8 000 km sans aucun problème, c'est une utilisation «collection» plus que raisonnable. La sellerie en MB Tex bleu est du plus bel effet et se présente dans un bon état général. A l'intérieur, les matériaux n'arrivent pas à vieillir, la qualité est omniprésente. La peinture blanche ne présente pas de défauts majeurs et c'est une couleur qui sied parfaitement aux cabriolets. La boîte de vitesses est automatique et son huile est très propre. Le moteur 6 cylindres de la 280 est réputé pour sa très grande fiabilité et sa robustesse à toute épreuve, certains pensent même que c'est l'un des meilleurs moteurs de la marque. Qualité et confort sont les qualificatifs qui vont le mieux à la 280 SL."</p>	8000	12000
-----	--	------	-------

258	<p>1976 Daimler XJ6 Sovereign Cabriolet,"Lancé en 1973 au London Motor Show, le coupé XJ-C ne fut mis en production qu'à partir de 1975 et ce jusqu'en 1978. Avec exactement 10 426 coupés de produits dont 3145 en 1976 (dont 587 Daimler Sovereign Coupés), le coupé était basé sur la version à empattement court de la berline XJ. Quelques exemplaires furent transformés par Lynx (16 exemplaires) et Ladbroke-Avon, dont le nôtre. La ligne déjà très belle de la XJ, sublimée en coupé, atteint son apogée en version cabriolet. Il suffit de la voir décapotée pour craquer. Combien de cabriolets 4 places offrent une telle prestance? Son historique est parfaitement traçable et elle a bénéficié récemment d'un grande revision chez un spécialiste et d'un changement des réservoirs d'essence. Sa belle robe blanche, son intérieur en cuir rouge et sa capote neuve ne pourront que vous séduire. Laissez-vous tenter par une auto très très rare, au moteur 6 cylindres éprouvé, venue par la route et qui ne fera que prendre de la valeur. Cette auto a été mentionnée dans le livre «Les métamorphoses du Jaguar» de Roland Urban, à la page 328. "</p>	20000	25000
259	<p>1977 AUSTIN MINI BREAK «IMA» C'est en 1959, qu'Alec Issigonis présente le chef d'oeuvre de sa vie, la Morris MINI. C'est une vraie voiture révolutionnaire: moteur transversal avant, traction avant et boîte de vitesses sous le moteur. Avec ses quatre roues petites aux quatre coins, elle donne beaucoup de place aux passagers et aux bagages. Ses dimensions réduites et sa ligne très réussie, elle trouvera vite son marché et deviendra un véritable mythe. Tout le monde connaît la «Mini». L'exemplaire présenté provient du Portugal où il a été fabriqué par la filiale de British Leyland. «IMA» signifie Industria de Montagem de Automoveis et représentait les Mini construites Portugal pour le marché local. L'usine était située à Setubal et assemblait des Austin, Morris Mini et des Land Rover. Il s'agit d'un rare break qui, au contraire de ses cousines anglaises, présente un très pratique hayon au lieu de deux petites portes. La visibilité vers l'arrière est bien meilleure. Les sièges sont aussi beaucoup plus confortables et l'équipement est nettement supérieur. Le tableau de bord est bien complet et les vitres arrière sont coulissantes. La batterie est située sous le capot avant. Les break Mini sont plus spacieux que les «normales» et ont un coté pratique indéniable. Le dessin de l'ensemble est réussi et son aspect de Mini allongé reste harmonieux. Notre exemplaire présente un bleu méditerranéen associé à un pavillon gris métallisé. La voiture a été entièrement démontée pour une réfection mécanique totale. Les roues sont les très belles «Rose Petal» en aluminium. Le moteur est un 1275cc avec un carburateur qui vient d'être entièrement révisé ainsi que la boîte de vitesses. Les freins à disques sont une amélioration qui augmente grandement la sécurité. Tout le train avant a aussi été refait avec notamment une crémaillère neuve. La sellerie en simili noir est en très bon état d'origine. L'ensemble est dans un très bel état général de présentation et fonctionnement. Icône mondialement reconnue depuis sa naissance, la Mini semble être une voiture immortelle... et une version Break est un choix éclairé...</p>	8000	12000