

1		Plaque émaillée « Automobiles Peugeot », double face, Emaillerie alsacienne Strasbourg.	250	450
2		Plaque émaillée « Automobiles Peugeot Production Sochaux », double face, Emaillerie alsacienne Strasbourg.	250	350
3		Plaque émaillée « Automobiles Peugeot », double face, Emaillerie alsacienne Strasbourg.	200	300
4		Plaque émaillée « Peugeot Agent ».	100	150
5		Plaque émaillée HOTCHKISS Service.	200	300
6		Plaque émaillée Pneu GOODRICH, GEO HAM, double face, Emaillerie alsacienne Strasbourg.	1000	2000
7				
8		Plaque émaillée CITROEN.	60	90
9		Lot de 2 plaques : YACCO et CASTROL	50	80
10		Plaque Michelin.	50	80
11		Lot comprenant 3 plaques : DUNLOP, MGFA ainsi qu'une plaque de rue.	40	60
12		Lot comprenant 2 plaques : MICHELIN et NORMA.	40	60
13		Plaque HARLEY DAVIDSON.	40	60
14		Lot MICHELIN comprenant une carte de France, une plaque avec une horloge et un présentoir.	50	80
15		Mascotte JAGUAR de garage.	300	500
16		Lot de 5 cadres JAGUAR issus d'une concession qui représentent le savoir faire de la marque.	100	150
17		Lot de 4 calendriers JAGUAR.	100	150
18		« Bugatti, les « pur-sang » de Molsheim » par Pierre Dumont ; « 50 ans d'automobile » par JA Grégoire.	50	80
19		« Delahaye » par Michel G Renou ; « Jensen Interceptor » par M Taylor ; « L'automobile, Archives des métiers » par J Borgé et N Viasnoff ; « Histoire de l'aviation » par D Costelle ; « Engine » ; « Archives ».	50	80

20		« Bugatti, les « pur sang » de Molsheim » par Pierre Dumont ; « Renault, l'empire de Billancourt » par Jacques Borgé et Nicolas Viasnoff ; « Peugeot sous le signe du Lion » par Pierre Dumont.	100	150
21		« L'art, la femme et l'automobile », par Gilles Néret et Hervé Poulain.	50	80
22		Lot de 5 numéros de Science et Vie sur l'automobile.	40	60
23		« The Schlumpf Obsession » par Denis Jenkinson et Peter Verstappen ; ainsi que la revue de presse de la Bugatti EB 118.	50	80
24		« Alpha Auto » Collection complète de 13 volumes.	100	150
25		« Les années d'or, l'automobile » ; « Les voitures de prestige » ; « The Jaguar XK » par Chris Harvey.	50	80
26		« Porsche une fabuleuse histoire » par S Gallagher ; « les Porsche 911 de série et de compétition » par Paul Frère ; « Porsche » ; « Porsche Cars 1952-1956 » ; « Porsche Technical Manuel » par H Elfrink.	50	80
27		Lot de 5 revues techniques ; 3 livres James Dean ; autopoche 24 heures du mans ; Toute l'histoire Porsche, EPA ; Manuel 911 S.	40	60
28		Lot Ferrari, « La fabuleuse histoire du cheval cabré » et « Ferrari ».	50	80
29		Lot Porsche « The complete book of Porsche 911, every model since 1964 » ; « Porsche 911, the definitive history 1963 to 1971 » ; « Porsche » ; « Porsche, la légende ».	50	80
30		Lot Porsche, « Das grosse buch Sondertypen und konstruktionen »; « 356 technical and restoration guide »; « Porsche Owner's Companion ».	50	80
31		Ernest Montaut 1879-1909, « Le voyage de noces » 45 x 90 cm, encadré.	300	500
32		Ernest Montaut 1879-1909, « La Renault de Szisz, futur vainqueur au grand prix de l'ACF 1906 » 45 x 90 cm, encadré.	300	500
33		Ernest Montaut 1879-1909, « Coupe des voiturettes 1908 » 1 ^{er} Naudin, 2 ^{ème} Sizaire, 4 ^{ème} Lebouc sur voiturettes Sizaire & Naudin, 45 x 90 cm, encadré.	350	400
34		Ernest Montaut 1879-1909, « Grand Prix de l'ACF, Bayard Clément 1 ^{er} », 45 x 90 cm, encadré.	300	500

35		Ernest Montaut 1879-1909, « Renault Paris 1908 », 45 x 90 cm, encadré.	200	300
36		Gamy, (Présumée Marguerite Montaut) « Coupe des voitures légères 1911 », Ballot le gagnant sur Delage, Magnéto Bosch, carburateur Claudel, 45 x 90 cm, encadré.	350	450
37		Gamy, (Présumée Marguerite Montaut) « En Bretagne », 45 x 90 cm, encadré.	350	450
38		A Molynek, « Poursuite » et « Procès Verbal ». Paire de lithographies représentant des scènes automobiles humoristiques, c1905, 43 x 88 cm, encadrées.	350	500
39		Ernest Montaut 1879-1909, « Les Pannes - Sous le vent » ; « Les Pannes - Le Déjeuner » 1903, encadrées.	300	500
40		Harry Eliott (Charles Edmond Hermet) 1882-1959 ; « La Descente », encadrée.	650	950
41		Geo Ham « L'autocar et la diligence » 1948, offset encadré.	80	120
42		Lucien Faure « En Panne » 1903, 24 x 31 cm, encadré	300	500
43		Affiche Englebert Ambassador, 1935, avec le joueur de polo, Pneu de luxe, encadré.	850	950
44		Eclaté de la Bugatti type 50 par Jarraud.	60	90
45		DeDion Bouton, lot comprenant le livre de Pierre Boyer « DeDion Bouton, de l'automobile... à l'aéronautique », une affiche de la 25 cv limousine et une reproduction entoilée de la célèbre affiche de Wilhio	250	350
46		Le Grand Album illustré de l'industrie automobile de l'Automobile Club de France 1901.	600	900
47		L'Automobile Théorique et Pratique, traité élémentaire de locomotion à moteur mécanique de Baudry de Saunier en 2 tomes : Motocycles et Voiturettes ; Voitures à Pétrole.	200	250
48		Affiche entoilée de Delahaye par René Ravo.	400	600
49		Lot de 2 illustrations de René Vincent pour Berliet : « Nurnberg » et « La Berliet en Espagne ».	50	80

50		Encre de Jean Reus représentant une Gordini en course, datée de 1979, encadrée.	50	70
51		Affiche « Le Tue Shimmy » c1920 par G Bermyn.	70	90
52		Lot comprenant une affiche représentant les plans de la CGSS, ainsi qu'une Amilcar en course par Alexis Kow	250	300
53		Porte Folio « Le Prime Automobili Italiane » (grand format).	100	150
54		Encre « Comment calculer le sang froid de l'automobiliste » signée Nico Edel 1929.	50	80
55		2 couvertures de journal : « l'arrivée de la Benz » en 1900 et « Le petit parisien » 1904.	60	90
56		Lithographie de J Liscourt représentant une Bugatti Grand Prix en éclaté ; Encre représentant une Bugatti Grand Prix en course et une illustration photographique de Ettore Bugatti devant un type 35 au grand prix de Lyon 1924.	150	250
57		Affiche « Huiles DF » entoillée, imprimerie Pichot à Paris.	70	90
58		Publicité cartonnée de la Vespa 160GS.	40	60
59		Illustration de la 1ère affiche du Grand Prix d'endurance (24 heures du Mans de 1923).	50	70
60		Lot Citroën comprenant une publicité d'époque représentant la voiture de livraison, encadrée, et Les jouets Citroën du Petit Mayet.	80	120
61		Lot comprenant l'affiche du Musée de Bretagne de Louis Desbordes ; Les voitures Citroën 5 HP et 10 HP ; la Torpédo 5 HP, le tout encadré.	60	90
62		« La vie au grand air » 1903.	200	350
63		« Histoire de la locomotion terrestre, la voiture, le cycle, l'automobile » Baudry de Saunier, Charles Dollfus et Edgar de Geoffroy.	80	120
64		« Le raid Pékin-Paris, 4000 lieues en automobile » par Cormier.	250	350
65		« La Perse en Automobile à travers la Russie et le Caucase » par Claude Adnet.	80	120
66		« Les Sports modernes illustrés » et « Très sport » de 1924	100	150

67		Porte folio et son coffret « Automobili d'epoca, Edizioni Pininfarina 1967 » avec son carton d'envoi.	100	150
68		« Le tour du monde en automobile 1909 » par Henry de Graffigny.	40	60
69		« Les Ferrari de route et de rêve » par Antoine Prunet ; « Ferrari sport et prototypes » par Antoine Prunet et « Ferrari 250 GT Compétition » par Jess G Pourret.	250	350
70		« Divine Bugatti, histoire d'un chef d'œuvre de la mécanique » dans son coffret d'origine.	250	350
71		Bugatti, lot comprenant le « Bugatti doubles arbres » de Robert Jarraud et « Les pur sang de Molsheim » de Pierre Dumont.	250	350
72		« Un siècle de Carrosserie Française » par Jean Henri Labourdette.	200	300
73		« Talbot, des Talbot Darracq aux Talbot Lago » par Alain Spitz et « Panhard, la doyenne d'avant-garde » par Benoit Pérot.	150	250
74		« Gordini, un sorcier, une équipe » par Christian Huet et « Les Gordini » par Robert Jarraud.	150	250
75		« Voisin », lot comprenant le très rare livre catalogue 1930 ; le catalogue « Voisin vous parle de l'avenir » 1936 ; « La naissance de l'aéroplane » 1927 de G Voisin et les dossiers complets de René Bellu.	250	400
76		6 numéros de L'illustration automobile 1927 ; 1928 ; 1929 ; 1930 ; 1933 ; 1935.	150	200
77		5 numéros de L'illustration automobile 1929 ; 1936 ; 1937 ; 1949 ; 1950.	120	150
78		Calvo, les aventures de Rosalie, exceptionnel exemplaire de cet album majeur paru juste après la seconde Guerre Mondiale. Il met en scène les aventures d'une automobile. Le dessin est vraiment extraordinaire, et fascinait Walt Disney qui voulut Calvo dans ses studios. Calvo fut aussi le maître d'Uderzo.	120	180
79		Automobile à pédales MG, Morellet Guérineau, Niort.	180	280
80		Rare Jouet Real McCoy Racing représentant une formule des années 50 avec sa peinture d'origine et son moteur	150	250
81		Rare Jouet Jaguar type D avec son moteur Vega d'origine, années 60.	150	250

82		Rare catalogue « The Spyder California » par G M Carrick.	100	150
83		La Production PEUGEOT de 1889 à 1968 en trois volumes.	80	120
84		Lot de divers catalogues de rallyes dont Alpine dédicacé.	80	120
85		Lot de catalogues Peugeot, Panhard et Matra Sport.	40	60
86		Lot de catalogues divers.	40	60
87		Affiche ANTAR, Huile de France / Le Pétrole de Pechelbronn. Lithographie de R. Dissard.	150	200
88		Affiche publicitaire ANTAR Pechelbronn 1755 1955. La France inaugure deux siècles d'histoire mondiale du pétrole Voix publicité Paris. R Valadier, 60 x 80 cm, encadrée.	60	80
89		Affiche du grand prix de Monaco du 16 mai 1948, dédicacée par Trintignant, 100 x 68 cm, encadrée.	100	150
90		Lot de 3 photographies d'automobiles en course au grand prix de Monaco, 51 x 36 cm, encadrées.	100	150
91		Rare planche complète de timbres originaux neufs (Monaco) de 1966 représentant la Bugatti n°22 victorieuse en 1931 à Monaco avec Louis Chiron au volant.	50	80
92		Dessin d'école avec son cadre : La visite du Salon de l'Automobile.	50	80
93		Jouet Renault Floride avec sa boîte et sa clé.	50	80
94		Lot de 7 miniatures.	40	60
95		Volant Momo pour Ferrari 328, état neuf.	100	200
96		Ettore Bugatti, Bouteille de champagne dans son coffret, millésime 1986.	100	150
97		Lot de 3 bouteilles à liqueur (vides) en porcelaine ; Renault AG 1910 ; Cadillac 1913 ; Italia 1912.	50	80
98		Boîte publicitaire ancienne en tôle lithographiée de marque Michelin code Loriot avec ses 4 valves et sa clé de démontage.	40	60
99		Carénage de pointe de canot avec le signe du strident.	100	150
100		1909 Lit offert par les menuisiers de l'usine Bugatti à Ettore Bugatti pour la naissance de son fils Jean.	3000	5000

101		2 sièges de PORSCHE Carrera 2.7 L et 3.0 L	200	300
200	c1962 Motobécane, mobylette Mobymatic « bleue » type av 79.		100	150
201	c1968 Motobécane, mobylette Mobymatic Grand Luxe type av 88.		100	150
202	c1970 Vélo Solex S3800. De couleur jaune et noir avec ses 2 sacoches.	En tant que cyclomoteur, il pouvait se conduire en France sans permis et dès l'âge de 14 ans. Légère, rustique et économique, « la bicyclette qui roule toute seule » (selon un slogan des années 1950) a été très populaire chez les lycéens, les étudiants et les ouvriers. C'était en quelque sorte la 2CV des cyclomoteurs. De nombreuses stars se sont illustrées à son guidon : Brigitte Bardot, Jacques Tati, Louis de Funès, Robert Redford, Steeve Mc Queen, ...	150	250
203	c1972 VéloSolex S3800	De couleur noire avec ses deux sacoches.A restaurer	80	120
204	Vélo Solex « Bercy » à 3 roues.		600	800
205	1928 SCOOT 600		12000	15000

206	1972 SUZUKI T 350 J	<p>N° de série 36786</p> <p>Carte grise française</p> <p>Dans l'histoire moderne de la moto, SUZUKI fut sans conteste la marque japonaise qui redonna ses lettres de noblesse au moteur deux temps. Certes l'histoire nous enseigne que c'est la défection à l'ouest de l'ingénieur Walter KAADEN, le patron de l'écurie est-allemande MZ, qui apportât chez SUZUKI son savoir faire. Il reste que la marque sut transposer sur ses motos de route une technique acquise dans la compétition et elle le fit de manière remarquable. Cette T350, par exemple, date du milieu de la production de la série T (1969-1972). Cette lignée de twin 2 temps trouve ses racines chez la T10 de 1962 et, plus précisément, chez la T20 qui, en 1966, fut la première moto 6 vitesses commercialisée au monde. La T20 fut aussi dotée du système Posi-force qui permettait une injection d'huile contrôlée par la commande de gaz et dont le débit était proportionnel au régime du moteur. De plus les injecteurs agissaient directement sur les points vitaux du moteur: roulements de vilebrequin et jupe du piston, ce qui explique la belle longévité des moteurs. Ces deux grandes percées technologiques, alliées à une très belle qualité de finition, allaient faire de la T20 un succès immédiat et une référence pour la concurrence. Cette T350, est en très bel état de présentation d'origine, partiellement restaurée. Le moteur a été totalement restauré, (0 km à roder). La fourche, les pneus, les clignotants, la selle, la peinture Candy sont neufs. Les pots d'échappement ont été rechromés.</p> <p>En résumé, cette T350 présente l'occasion d'acquérir une moto typée, intéressante à conduire et dans un très bon état de présentation.</p>	2500	3000
207	1971 KAWASAKI 500H1	<p>N° de série KAF42761</p> <p>Carte grise de collection</p> <p>Cette moto était surnommée « la faiseuse de veuves ». Le modèle présenté est à remettre en route mais est en parfait état d'origine(très bonnes compressions). Il est aujourd'hui très recherché par les collectionneurs.</p>	4000	5000
208	1973 KAWASAKI 250 S1	<p>N° de série s1F03589</p> <p>Carte grise française</p> <p>Cette moto est dans son état d'origine et n'a jamais été restaurée. Elle est à remettre en route. Les compressions sont très bonnes.</p>	2500	3500

209	1971 KAWASAKI 350 S2	N° de série 2673 Carte grise française Cette moto est en état d'origine sauf la fourche avant qui est équipée de disque pour un meilleur freinage. Ce modèle est à remettre en route.	2500	3500
210	1971 SUZUKI T350 Rebel	N° de série 23800 Carte grise française Cette 350 T Rebel fait partie des 1ères générations avec leurs culasses droites, qui étaient plus performantes que les modèles J. Le modèle présenté est en très bon état d'origine. Le moteur fonctionne parfaitement. Celui-ci a été contrôlé et révisé. Les pneus sont neufs, ainsi que la selle. La peinture a été refaite. Cette T 350 connaît aujourd'hui un véritable succès.	2500	3500
211	1976 SUZUKI TS 125	N° de série 146101 Carte grise française	500	1000
212	1975 SUZUKI TS125	N° de série 122490 Carte grise française	500	1000

Ordre	Désignation	Estimation Haute	Estimation Basse
300	<p>1972 Citroën DS Super Boîte de vitesses mécanique Carte grise d'origine N° de série : 02FD8340 Carte grise de 1974</p> <p>Est-il encore besoin de présenter la voiture la plus collectionnée au monde ? Celle qui braquera tous les projecteurs sur la France pendant de nombreuses années ? Celle qui donnera une longueur d'avance à Citroën, celle jalouée par le voisin ne pouvant se la payer, celle qui sauva Charles de Gaulles au Petit-Clamart dans rien perdre de son grand aplomb ? Dessinée par le génial Flaminio Bertoni, sculptée par le vent, mise au point par André Lefèbvre et son équipe de géniaux inventeurs, la DS apparaît en 1955 et laissera plus d'une bouche bée. Béats. Voilà comment on pourra qualifier l'état dans lequel se trouvent les visiteurs lors de ce salon de Paris d'Octobre 1955. 12 000 d'entre eux prendront l'excellente initiative d'en commander une.</p> <p>Roland Barthes dira de la DS « qu'elle est tombée du ciel ». Et oui, 18 années d'études, ce n'est pas rien ! Née en 1972, notre DS Super n'affiche que 117 000 kilomètres à son compteur, chiffre plausible si l'on s'en tient à l'état global de la voiture. Dotée d'une boîte de vitesse mécanique, elle ne présente aucune fuite moteur ou fuite de LHM et son châssis est en très bon état général, ayant été longtemps stockée au sec dans les Bouches du Rhône.</p> <p>Our DS was manufactured in 1972 as a Super model. Currently reading an unwarranted but plausible 117 000 kilometres on the clock, it was repainted sometime after 2002 and the paint has weathered very little with a lot of depth remaining. The polyester roof wasn't sprayed over, turn into a two-tone or leave it as it is. Most importantly however, the critical rust –prone areas that are the windshield surround and boot floor are immaculate. The doors are fine as well, adjustments are near perfect and a look underneath reveals little rust, the only we could see was superficial. This car's history is transparent, having been used very sparingly since 2002. No hydraulic leaks to be reported and no apparent engine leaks either. This DS Super is one that will need little doing to reach the level of tidiness it deserves to be in. We think it's fair to say that all it really needs is to be driven.</p>	12000	9000

301	<p>1958 Panhard Dyna Z16 Châssis N°1202900 Bicylindre à plat de 851cm³, refroidi par air, 42ch Poids : 875 kilos à vide Boîte de vitesse à 4 rapports avec 2nde et 3ème synchronisées</p> <p>C'est en 1953 que notre plus vieux constructeur national présente celle qui prendra la suite de la Dyna X : la Z. Panhard fera partie de ces constructeurs français qui n'eurent cesse d'innover, une véritable marque d'ingénieur et c'est bien pour cette même raison qu'elles ont de nombreux inconditionnels. La barre-Panhard, roulements de vilebrequin à galet inverseur et rouleaux bombés, carrosserie en alliage Duralinox... nous n'énumérerons pas ici les nombreuses innovations à l'initiative de la marque.</p> <p>Parlons néanmoins de la construction modulaire de la Dyna Z. La pierre angulaire de cet ensemble est la plate-forme plate avec ses deux traverses sous les sièges avant et arrière. Une troisième traverse accueille le train avant avec moteur et transmission. La traverse arrière quant à elle supporte tout naturellement l'essieu éponyme. La superstructure comprend la carrosserie et le fond du coffre. Le capot est en une seule pièce avec les ailes avant ce qui autorise une accessibilité exceptionnelle au groupe motopropulseur. Son pare-brise et sa lunette arrière courbés étaient de véritables prouesses pour une voiture française, le cahier des charges de Panhard pour Saint-Gobain fut bien respecté...et tant mieux ! La Dyna Z est assurément une jolie voiture, bien aidée par un excellent coefficient de pénétration dans l'air et une bouche des plus adorables.</p> <p>Notre exemplaire est une 1ère main de 1958. Elle n'affiche que 28 000 kilomètres au compteur et a été trouvée entre les mains de sa famille d'origine non loin de Besançon. Il devient très rare de retrouver des exemplaires dans un pareil jus d'origine, nous conseillons de ne lui faire qu'une révision mécanique et de préserver autant que faire se peut ses petites « blessures de guerre ».</p> <p>Son intérieur est complet et dans un jus lui aussi tout à fait étonnant. Les accessoires Robri d'époque plairont à n'en pas douter, doux souvenirs d'une belle époque ou tout n'était pas en plastique...</p> <p>Cette Dyna Z est tournante et touchera les amateurs de la marque ou de belles « sorties de grange » au plus proche de leur fibre automobile.</p>	3500	2500
-----	--	------	------

302	<p>1967 Lancia Flavia coupé 1800 Pininfarina Châssis N° 815330012880 Moteur de 1800cm3, 4 cylindres à plat, carburateur Solex C32 PAIA8 Double arbres à cames centraux, poussoirs et culbuteurs 92ch à 5200 trs/min 4 freins à disques Dunlop Carte grise de 1979 fournie</p> <p>Le prototype Cemsa-Caproni F11 (Fessia n°11), étudié par Antonio Fessia et doté d'un quatre-cylindres à plat et traction avant peut-être considéré comme l'ancêtre de la Flavia.</p> <p>Détail amusant, afin d'optimiser la compacité de l'ensemble, la boîte de vitesses à 4 rapports de la Flavia avait un arbre principal qui passait à travers le pignon d'attaque du couple conique et de l'arbre primaire, ingénieux ! Sa coque autoporteuse était d'une rigidité exceptionnelle et prenait place sur un faux-châssis comme c'était le cas sur la Flaminia. Celui-ci était pour autant plus abouti car supportant également la suspension mais aussi le groupe motopropulseur. Autre anecdote ayant son importance, Lancia et Volvo étaient les premiers constructeurs à prévoir des points d'attache au plancher et au pied milieu pour la ceinture de sécurité.</p> <p>C'est en 1962 qu'apparaît la Flavia Coupé 2+2, signée par Pininfarina. Les premiers coupés étaient quelque peu poussifs mais Nardi proposait déjà un kit de chemises et pistons portant la cylindrée à 1.7 litres. Lancia réagit en ajoutant un moteur de 1.8l au catalogue dès 1963 qui donnait ce supplément d'élan à la Flavia.</p> <p>Plus une voiture de tourisme que de sport à proprement parler, la Flavia s'illustra néanmoins dans quelques épreuves sportives. Elle termina en 3ème position au rallye dei Fiori de 1964 avec Frescobaldi et Degli Innocenti. René Trautmann gagna également le rallye Critérium Alpin et le rallye de Lorraine la même année avec une Flavia coupé.</p> <p>A l'arrêt depuis le début des années 80, elle aurait été achetée neuve par un retraité de l'assemblée nationale. Tournante il n'y a pas plus de six mois, elle demandera une remise en état carrosserie car les Lancia de cette époque ne sont pas connues pour être fabriquées avec un acier très résistant. Dans notre cas de figure nous sommes en présence d'une voiture dont il faudra prévoir le remplacement des planchers avant conducteur et passager ainsi que des bas de caisse. La gangrène semble pour autant s'être arrêtée là puisque le plancher de coffre, bas de portières, pieds milieu, entourage de vitres sont sains. Encore en peinture d'origine et en plaque 75 de 1979, cette Flavia mérite amplement une seconde jeunesse. Son intérieur d'origine est dans un état tout à fait remarquable, les sièges ne sont pas affaissés et les caoutchoucs de pédales affichent un bel aspect.</p> <p>La Flavia Coupé est une Ferrari 250GTE en réduction, le classicisme Pininfarina à son paroxysme.</p> <p>The Flavia coupé was introduced in 1962, initially in 1500 displacement. Too sluggish for most tastes unfortunately and it wasn't long before Nardi came up with a kit comprising new pistons and skirts and increasing the displacement to 1.7 litres. Lancia reacted by introducing the 1.8 Coupé in 1963.</p> <p>The engine was finally on par with the car's handling and beauty.</p> <p>Our Flavia was found recently in a dry barn after over 30 years of inactivity. It was laid up in the early eighties but ran about 6 months ago. These Lancias were unfortunately subject to rampant corrosion because of the quality of the metal they were built with. The Beta sedans were sold new with rust already starting to eat away the cars and caused Lancia to withdraw from the UK market in the late seventies. The front floorboards and both running boards will need replacing but fortunately this is where the damage stopped. Boot floor, the surrounding around front and rear lights, windows and windshield are all exempt from corrosion. The interior is lovely although a new dash top will be needed (100€) and the seats are impressively clean and solid as are the pedal rubbers, showing little use. These Flavias are gorgeous to behold and they look like a smaller version of the Ferrari 250GTEs. This one is still very salvageable and deserves to be brought back to its prime youth in more ways than one.</p>	8000	6000
-----	---	------	------

303	<p>1958 Renault 4CV Carte grise française 4 cylindres « Ventoux » de 747cm3 Boîte de vitesses manuelle à 3 rapports Etat de préservation introuvable</p> <p>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 et sera la première voiture française à être produite à plus d'un million d'exemplaires.</p> <p>La « motte de beurre », nom donné aux premières 4CV dont la couleur jaune sable avait pour explication la peinture utilisée qui provenait des surplus de l'armée de Rommel, les fameux Afrika Korps, deviendra ensuite la «4 pattes».</p> <p>La voiture présentée aujourd'hui a appartenu à un professeur des écoles d'Epernay (51). Elle se trouve dans un état que les Anglais appellent « time-capsule », autrement dit, c'est une véritable machine à remonter le temps que nous vous proposons ici. Sa peinture d'origine est un vrai bonheur à contempler et son habitacle respire l'authenticité à plein nez. Vendue avec la carte grise encore au nom de cette professeur, la voiture n'ayant pas été utilisée depuis, les documents fournis à la livraison en 1958 et de très nombreuses factures seront également remis à l'acheteur.</p> <p>L'état de ses planchers est stupéfiant : les triangles, parties des planchers à la jonction avec l'arche de roues avant, sont incroyablement sains, il en va de même pour le fond de coffre avant, les bas de caisse, la baie moteur etc. Il est aujourd'hui quasiment mission impossible de trouver une 4CV dans cet état de préservation. C'est une véritable machine à remonter le temps que nous proposons.</p> <p>Le moteur fut refait il y a environ 7 ans mais la voiture n'a presque pas été utilisée depuis, le rodage fut effectué mais il vous appartiendra de lui inventer sa seconde vie. Tournante et roulante, elle ne demande que la révision habituelle liée à une remise en route. La 4CV est une alternative de plus en plus prisée aux Fiat 500.</p> <p>Another « barnfind » like we love them. That's how you could describe this 4CV. Its first owner was a school teacher in the Champagne region of France, and although it was sold since, it was never used and still retains its V5 in her name. A real time capsule if the paint and interior are anything to go by.</p> <p>The paperwork and sundry documentation delivered with the car when new will be given to its future buyer who will also receive a large folder of service bills going back half a century!</p> <p>The floorboards are immaculate; they usually rust away where the wheel arches meet the floor at the front. The boot floor is also an area often completely eaten up by rust but in our case the only rust is only superficial. Finding a 4CV in such a state of preservation is almost impossible, this is a rare chance! The engine was rebuilt around 7 years ago and although it's been broken in, it has barely been used since and will need light recommissioning. The 4CV is ever more sought-after among city dwellers as a very credible and French alternative to the Fiat 500!</p>	6000	4000
-----	---	------	------

304	<p>1967 DS 19 Confort N° de série 4443520 150 000 kilomètres Boîte de vitesse mécanique Carte grise française 3300 exemplaires en 1967</p> <p>Difficile de résister. Faut-il succomber ? Succomber au péché DS ? Le fruit n'est en que plus beau quand, tel une vieille parka en coton huilée British Millerain portée et reportée, il ne cherche point à tricher sur son âge mais le porte au contraire avec la fierté d'un B17 ayant fait Midway. Excès d'onirisme me direz-vous ? Aller plutôt chercher le coupable du côté de la passion. De celle qui s'exprime sans retenue devant une DS de 1967 dans un sublime jus d'époque.</p> <p>Rare modèle de transition en phares ronds et avec le liquide LHM vert, cette DS de 1967 est une version très recherchée car disposant encore des caractéristiques des premières DS.</p> <p>Elle dispose par exemple de la batterie placée côté passager ou de son tableau de bord en aile de mouette en radio Continental ou de son horloge intégrée. Son intérieur est entièrement d'origine et dans un état que beaucoup de « sortie de granges » peuvent lui envier. Le moteur est tournant et elle est exempte de rouille aux points critiques que sont les fonds de coffre ou la baie de pare-brise. Son intérieur Dunlopillo, son autoradio Edission ou encore son petit compteur de vitesse et son capot à nervure centrale sont autant d'options qui décuplent son intérêt en collection. Ces exemplaires « sortie de grange » représentent des bases sur lesquelles les amateurs du genre savent d'où ils partent et il ne fait pas l'ombre d'un doute que ce rare exemplaire fera mouche auprès de ces derniers.</p> <p>This 1967 DS Confort is a rare interim model with the round headlights and the green hydraulic liquid. It is also equipped with the more desirable "gullwing dashboard" with its original central clock and sought-after Continental headset. The battery is located on the passenger side which is very rare. The interior is in its original condition, largely unmolested, it exudes authenticity. Reading 150 000 kilometres on the clock, this DS19 is a solid example with no rust in the usual spots (trunk floor and windshield surround). The engine is a runner and the future owner will be happy to know where he's starting from. Such clean, unmolested examples don't surface everyday.</p>	9500	7500
-----	--	------	------

305	<p>Chevrolet Blazer K5 Cheyenne Version 4x2 V8 small-block de 350ci (5.7L), boîte automatique TH350 Modèle Soft-Top 5 places, unique en Europe. Entièrement refait à neuf Version 4x2 Carte grise française avec mention « cabriolet » Châssis n°CCV185F156215</p> <p>Lancé en 1969, le Blazer K5 est le plus petit des « trucks » proposés alors par General Motors. Destiné à affronter la concurrence que représentaient les International Scouts ou Ford Bronco. La vraie innovation du Blazer fut d'être le premier pickup « court » sans pour autant sacrifier l'espace dédié aux passagers. Pour la première fois, les américains avaient droit à un pickup pouvant rivaliser avec le Scout en terme de capacité de franchissement sans se refuser le confort d'une climatisation ou d'une boîte automatique, alors encore peu disponibles sur ce type de carrosserie. Les Dodge Ramcharger ou Jeep Cherokee deux portes ne réussirent jamais à égaler les chiffres de production du Blazer. Nous sommes en 1975, voilà déjà deux ans qu'est commercialisée la seconde génération du Blazer comme celle présentée aujourd'hui. 1975 est aussi la dernière année où le Blazer pourra être spécifié en version cabriolet. La partie arrière comprenait un arceau afin de rigidifier l'ensemble et était abritée des inclémences par un hardtop. Les modèles Cheyenne étaient les plus cossus et il faut savoir que les modèles 74 et 75 sont aujourd'hui les plus recherchés de la seconde génération du Blazer. Notre exemplaire a été entièrement restauré, châssis et carrosserie furent séparés. Le moteur a également été refait à neuf et émet le grognement typique du V8 américain dont on appréciera encore mieux les borborygmes une fois les cheveux au vent. Nombre de transformation de Blazer ont vu le jour mais nous n'avons jusqu'à présent jamais vu une transformation avec une capote s'arrêtant après la banquette arrière et une séparation derrière celle-ci offrant un véritable coffre ! Nos dires ont d'ailleurs été confirmés par un spécialiste en pick-up américain, lui non plus n'ayant encore jamais vu ce type de transformation. Le Blazer flaire bon le populuxe à l'américaine et a bercé notre enfance (pour les plus jeunes) par sa présence dans les nombreuses séries américaines qui inondèrent notre télévision nationale dans les années 70 et 80. Ses chromes, son dessin taillé à la serpe, sa couleur typique de ces années-là mais surtout son état irréprochable et l'originalité de sa configuration ne pourront que plaire à l'amateur en quête d'orange mécanique ! Our K5 Blazer is a desirable top-spec Cheyenne version from 1975. The 1974 and 75 model years are the most sought-after in the production run of the second generation Blazer. In fact, 1975 was the last year you could order a convertible Blazer which featured a roll bar and a removable hardtop or optional soft-top. The example we are offering today is absolutely unique. There have been many customisations and transformations of Blazers over the years but never have we seen one with the soft-top coming to an end right after the rear bench seat and with an actual boot. We consulted a pickup specialist and he simply couldn't remember seeing another Blazer like this in Europe. Having been entirely stripped, bead blasted, properly treated and resprayed, the body is immaculate. The same goes for the engine which was opened up and rebuilt. Presented in as-new condition, this Blazer will woo anyone fleeing automotive banality like the plague.</p>	20000	150000
-----	---	-------	--------

306	<p>1929 Chrysler 75 Torpedo double pare-brise N° série (n° moteur) : R283296 Six-cylindres en ligne de 4080cm3, distribution par soupapes latérales, 75 ch à 3200 trs/min, un seul carburateur Allumage : batterie, bobine et allumeur Boîte de vitesse à 3 rapports + MA Vendue avec sa notice d'entretien en anglais et français Carte grise française de collection</p> <p>Dès sa première année (1924), la Chrysler Six s'imposa par ses caractéristiques : un six-cylindres efficace et silencieux graissé sous pression, des pistons en aluminium, des freins hydrauliques, un essieu avant tubulaire (entre autres), qui en faisaient une voiture de luxe à prix modéré. Le modèle évolua en devenant plus puissant et la série 75 de 1929 se situait juste en dessous de la prestigieuse Impérial. Elle introduisit le radiateur à calandre mince qui fit école par son élégance et sa sobriété. Les qualités mécaniques du type furent mises en valeur aux 24 Heures du Mans ou un roadster 75 finit 3ème en 1928, derrière une Bentley et une Stutz. Notons également une participation à Spa. Particulièrement sophistiqué, leur six-cylindres en ligne « Silver Dome » dispose d'un vilebrequin à 7 paliers (remarquable pour l'époque) leur conférant un silence de fonctionnement exemplaire.</p> <p>Ce remarquable exemplaire à carrosserie transformable est particulièrement rare (227 exemplaires sur une production de 32 000 Chrysler 75 en 1929) et bien restauré dans le respect des finitions de l'époque. L'ensemble des glaces se replie et s'escamote pour faire d'une douillette berline un confortable torpédo double pare-brise.</p> <p>Voilà 20 ans que le propriétaire de notre Chrysler s'en est porté acquéreur. Il a depuis procédé à un entretien méticuleux à en juger par la quantité de factures présentes. Dans un bon état d'ensemble, la carrosserie ne souffre pas la critique outre mesure. L'intérieur est lui aussi dans un bon état général. Il faudra davantage s'attarder sur la mécanique et les trains roulants, la voiture n'ayant pas tourné depuis 5 à 6 ans.</p> <p>The Chrysler 75 was introduced in 1924 and restyled in 1929 with body coloured thermostatic radiator shutter and sweeping running boards. The 75 was a very sophisticated car and sat atop the Chrysler range with only the 80 "Imperial" above it. With its Lovejoy shock absorbers and powerful internal expansion hydraulic brakes, the 75 adopted many new features which made it very a commercial success. Its crankshaft was supported by 7 bearings, a noteworthy refinement for 1929. The 75 participated at Le Mans in 1929 where it took 6th and 7th place overall. It also ran at Spa.</p> <p>Our example has been with its owner for the last 20 years. He acquired it and subsequently embarked on a full restoration. The folder of bills is impressive and you can tell this was a very loved 75. The body is still in good condition overall, as is the hood. The beige interior is very nice, seats and carpets looking very good. The wood is in pretty good shape overall. Having been stopped and dry-stored (sold with its cover) since 2006-7, the mechanicals will need attention.</p> <p>The torpedo 75 is assuredly the most desirable of the Chrysler of that era. Its double windscreen with the two side windows which fold in and out make it a very interesting pre-war car seldom found on European roads. With only 227 built from a production of 32 000 in 1929, this Phaeton is an absolute rarity.</p>	15000	12000
-----	---	-------	-------

307	<p>1927 De Dion Bouton IT à Carrosserie Weymann 10CV Moteur 4 cylindres monobloc de 70x120 Boîte de vitesses à 4 rapports + MA Pneumatiques Michelin à tringles, type Double Rivet 5.50/6.00 x 20 Châssis N°16569</p> <p>Accompagnée de ses anciennes cartes grises, c'est un régal de pouvoir détailler son histoire qui peut se raconter ainsi. Immatriculée pour la première fois à Marmande (Lot et Garonne), le 17 septembre 1927 sous le numéro 3978 P 9, elle ne connaîtra que 4 propriétaires jusqu'à la date d'aujourd'hui. Poussons un peu plus avant son historique. Elle changera ensuite de main quelques temps après (pas de date précise, un renouvellement de carte grise est pour autant daté de 1954), acheté par un Théophile Bernous (soulignons au passage le doux son des prénoms de l'époque) qui ne s'en séparera qu'en 1966. Elle deviendra ensuite Girondine en 1991 et est acquise par son propriétaire actuel. Avec ses flancs d'origine en simili-cuir, apposés par la carrosserie Weymann selon son bien connu brevet, cette IT dégage un charme auquel on ne peut rester insensible. La berline IT était souvent utilisée comme taxi car confortable et fiable. Fiable est un adjectif que l'on pourra aisément reprendre pour notre IT puisque son moteur vient en effet d'être intégralement refait par un spécialiste de la région Nantaise, ayant même siège dans la ville où le Marquis De Dion avait hérité du château de Maubreuil où l'on raconte qu'il aimait faire vider le bassin afin de compter les poissons ! Pour continuer avec une note aquatique, soulignons le système de refroidissement qui vient d'être remis à niveau. La carrosserie Weyman est aujourd'hui recherchée car offrant de nombreuses qualités. Elle représentait en effet une belle et pourtant simple prouesse pour l'époque. C'est suite à un accident à bord d'une Rolls-Royce qui se brisa en deux que Charles Weymann eu l'idée de breveter puis de vendre sous licence une carrosserie en toile enduite (les stocks étaient importants au lendemain de la guerre) qui s'apposait sur une structure en sapin, moins lourd que le frêne. Autre innovation : les sièges étaient désormais fixés sur le châssis et donc indépendants de la carrosserie. Notre IT est une partie du patrimoine à préserver sans faute. Digne fille d'une marque aux contributions incommensurables à l'automobile et ses avancées, elle représente le savoir-faire de la marque de Puteaux, associée à une carrosserie qui la plante parfaitement dans son époque.</p> <p>The IT was often used as a taxi, famous for its dependability and ease of maintenance. Dependable is a word we could use for this example. With a new engine (rebuilt in 2011) and cooling system, it will provide miles of worry-free (pre-war car miles that is!) fun for its future owner. The Weymann body is in great overall shape as is the rest of the exterior. Weymann-bodied cars are known for their lightness and with its four forward gears, this IT will reach 75km/h (40mph).</p>	18000	120000
-----	--	-------	--------

308	<p>1969 Corvette ZL1 « reproduction » Carte grise de collection Cylindrée : 454ci , 7.4L Moteur N° 194/200, bloc et culasses en aluminium, injection Edelbrock, boîte à air en carbone, carter humide cloisonné, vendue avec un Accusump. Bas moteur neuf. Sans réserve</p> <p>Cette Corvette C3 a été produite en 1969 (Cf. document joint analysant le VIN Number) équipée d'un moteur V8 427ci de 435 chevaux. Elle a d'emblée été préparée chez « Baldwin Motion », le grand préparateur de voitures de sport GM de la côte est, à l'aide d'option du catalogue « GM Performance ». Le second propriétaire, après avoir amené la voiture sous le soleil californien, a profité d'une réfection complète de celle-ci par le préparateur (et ancien pilote de Corvette) Dick Guldstrand (jusqu'à la mise à nu du châssis et son re-soudage complet selon le manuel « GM Performance » d'époque), pour en faire une ZL1, en y installant un des moteurs 200 reconstruits par GM en 2002 sur base de l'outillage d'époque. Ce n'est donc pas l'une des deux seules Corvette « ZL1 » d'origine, mais une reconstruction sur base d'une Corvette « period correct », et dans le respect le plus strict du manuel et des options « GM Performance » de 1969, telle qu'elle pouvait être commandée l'année de sa sortie (option constructeur RPO « ZL1 »).</p> <p>Le moteur « ZL1 » originel, produit en 1969, est resté extrêmement rare. Après avoir extrapolé le fameux moteur « L88 » des Corvettes de course en montant une culasse en alliage léger sur le « big block » en fonte 427cu (7 litres), GM décide en 1969 de franchir un pas de plus. Ce sera le RPO ZL1, dont le corps comme les culasses sont en alliage léger. Initialement développé pour la compétition (Chaparral 2F et Mac-Laren M8B), GM décide de mettre ce moteur en « vente libre ». Deux cents moteurs seront produits en 1969. La plupart sera vendu directement aux équipes de compétition. Il n'équipera alors que 71 voitures « de série » : deux (!) Corvettes C3, et 69 Camaro.</p> <p>En 2002, GM décide de reprendre la production d'un nombre extrêmement limité de moteurs « ZL1 » (Juste une nouvelle série de 200 exemplaires). Ces moteurs sont produits à l'aide de l'outillage qui servit originellement à fabriquer les moteurs ZL1 en 1969... Alors qu'en 2002 GM donne officiellement ce moteur pour 510 chevaux à 5.200 tr/mn, et 691 Nm à 3600 tr/mn. Un passage au banc en 2011 à San Diego faisait ressortir 413 chevaux à 5.200 tr/mn aux roues arrières (soit environ 495 chevaux, la perte étant en général estimée autour de 20%) et 731 Nm à 3600 tr/mn. A l'orée de l'été 2012, la réfection du moteur chez Michel Mockryki donnait 475 chevaux au banc d'essai, alimenté par un carburateur. Après accord à l'injection et à l'échappement, ce motoriste estime la puissance à un peu plus de 500 chevaux.</p> <p>A cette occasion, « ADOG1 » a bénéficié de l'installation d'un carter d'huile cloisonné et d'un radiateur d'huile supplémentaire qui l'ont définitivement débarrassé des problèmes de lubrification trop souvent rencontrés sur les moteurs ZL1. Un accusump est vendu avec la voiture, prêt à être monté si elle devait faire de la piste.</p> <p>Starting with a fully welded and gusseted frame as per. the official GM Performance Manual, the accident free body received a proper restoration and paint while on a frame dolly. Dick Guldstrand, and his team of Corvette experts installed the following:</p> <p>GM ZL-1 Limited Edition Fuel Injected Engine (#194 of 200 engines) ,Suspension, Steering, Brakes, Flywheel, Clutch, Pressure Plate, Fresh 3:55 Posi. Clutches, Power Rack and Pinion using only GM Parts, Hi Performance Hydraulic Pump, 4 Point Rollbar, (welded to the frame), Ultra Rare 200 MPH Speedo, Fuel Injection, One of a kind) custom black Carbon Fiber L-88 intake base, and custom Stainless Steel thermally coated headers. Dick G. and the previous owner had discussed doing a series of these cars based on the Garner A.I.R Corvettes that Dick Raced in the 60's. Original Guldstrand prepared /A.I.R. cars have sold for over \$600,000. The idea behind this Corvette was to offer all the looks and power of the original cars but with better drive-ability, engine life and a MUCH lower purchase price. The paint is excellent with only minor tiny chips or imperfections. Absolutely only a few. Definitely show quality but can be driven and enjoyed. The interior is 90% original and very nice.</p> <p>The car was recently dynoed in 2011 at 413 wheel horsepower at 5200 rpm and 731 Nm at 3600 rpm. It recently benefitted from a lower end rebuild by specialist Michel Mockryki.</p>	450000	35000
-----	--	--------	-------

309	<p>1949 Simca 8 N° de châssis 851699 N° de carrosserie 852999 4 cylindres de 1221cm³ à soupapes en tête, boîte mécanique à 4 vitesses Carte grise française Produite de 1938 à 1951 et basée sur la Fiat 1100 508C « Nuova Ballila », la Simca 8 connu un grand succès et réussit à tenir tête à la concurrence qu'étaient les Renault Juvaquatre ou Peugeot 202. Embarquant initialement le 4 cylindres de 1089cm³ développant 32 ch, elle fut proposée après-guerre avec le moteur de 1221cm³ et 41 ch prévu pour la Simca 9 / Aronde. Son moteur à soupapes en tête, sa suspension à roues indépendantes à l'avant, son freinage hydraulique à 4 tambours et sa boîte à 4 vitesses faisait d'elle une voiture à la conduite moderne, surtout à ses débuts. Son arrière très plongeant abritant une roue de secours, ses phares saillants encadrant une calandre lui donnant beaucoup de personnalité lui confèrent une silhouette aux proportions bien maîtrisées et particulièrement séduisantes. Notre Simca 8 fut une résidente de la région de Limoges de 1971 à 2007. Démarrant au premier tirage du câble de démarreur (pour ne pas dire « quart de tour »), elle dispose d'une contrôle technique du mois dernier n'affichant que 3 petites lignes et se trouve dans un excellent état général. Il suffira de se pencher dessous afin d'en juger par soi-même, cette Simca 8 est absolument saine et dispose également d'une ligne d'échappement neuve. Les flexibles de frein apparaissent galement très récents. L'intérieur n'est pas en reste, les sièges avant étant dans un beau rouge qui contraste avec sa carrosserie noire. Our Simca 8 was the french-assembled version of the Fiat 1100 Nuova Ballila. With independent front suspension, hydraulically assisted drums at all four corners, and an overhead valve engine and a 4 four speed gearbox, it was a fairly advanced designed when introduced in 1938. Having resided near Limoges from 1971 to 2007, our car was then acquired by a person in the Pyrenees. It is presented in great overall condition, the bodywork, front and rear fenders, wheels and rear luggage rack are all in an excellent state. Take a look underneath and you will find a rust-free châssis and new brake hoses and exhaust. Pull the starter cable and the 1221cc four roars to life without even needing help from the pedal. The interior's also lovely with nice red imitation leather and its accompanying red gauge cluster. A charming proposal!</p>	18000	13000
-----	---	-------	-------

310	<p>1902 ACHE FRERES Type : TM Châssis N° TMP2 Puissance fiscale : 5 CV Moteur : monocylindre De Dion Bouton refroidi par eau de 699 cm3 (90x110mm), carburateur en bronze à boisseau Boite de vitesse 2 rapports Freins à ruban sur les roues arrière Aché Freres est une marque française (connu aussi sous le nom de « Ache et Lassougade ») qui produisit des tricycles à roue indépendante avant de 1902 à 1904 à Agen. Seulement 15 à 20 véhicules sont sorti des ateliers entre ces deux années mais seulement 2 à 3 auraient survécu à ce jour. C'est donc un véhicule extrêmement rare, de grand intérêt pour les collectionneurs. Ces tricycles étaient équipés de moteur monocylindre refroidit par eau de la marque De Dion Bouton, dont l'un développait 6 Cv. Il est positionné juste derrière la roue avant et l'entraînement à l'essieu arrière s'effectue par une courroie. Le cockpit ouvert possède une banquette en skaï qui peut accueillir deux personnes. Ce modèle quasi-unique a connu une restauration complète il y a plusieurs années et se présente dans un état exceptionnel. Il a été de nombreuses fois visible sur des rassemblements et des salons. Son dossier complet comprend une magnifique photo d'époque, un rapport d'expertise complet ainsi que le certificat attestant de son authenticité. Se présente à vous une rare opportunité d'acquérir une ancêtre exceptionnel, unique et français !</p> <p>The Ache brothers is a very rare French marque based in Agen, southwestern France which manufactured internal combustion engined tricycles from 1902 to 1904. Production was of an estimated 15 to 20 tricycles assembled from 1902 to 1904 and it is believed that only 2 or 3 remain in existence today. They were powered by the famous De Dion Bouton watercooled single cylinder engine of 6hp. Located just behind the independent front wheel, it powers the rear one via a belt. The Ache can sit two adults . Our example was entirely restored several years ago and is in perfect condition. It regularly appeared on shows throughout Southern Europe. The history file comprises a beautiful period photograph, a condition and value appraisal and a certificate of authenticity. Do not miss this unique chance!</p>	80000	60000
-----	--	-------	-------

311	<p>1948 Chrysler Town&Country Convertible Type C39N Moteur V8 Cadillac 8.2l CG Française</p> <p>L'offre du catalogue New Yorker est basée, en ce qui concerne la distribution des coupés et berlines, sur celle des « sœurs » de chaîne Royal, Windsor et Saratoga, mais le statut élitiste du modèle, dont les prix s'étalent de 1 825 à 2 725\$, permet l'adjonction de deux modèles spécifiques. Tout d'abord, une configuration de carrosserie cabriolet « tout acier » deux portes, six places, la seule Chrysler de ce type assemblée en 1946, à laquelle s'ajoute une autre superbe décapotable du type Town and Country, qui vient compléter harmonieusement la conduite intérieure déjà présente au catalogue.</p> <p>Le cabriolet est basée sur le châssis à empattement « court » de 308 cm, un empattement long était disponible pour les berlines mesurant 354cm, et embarquait le 8 cylindres de 5297cm3 litres à soupapes latérales de 135ch. Les boiseries vernies sont principalement en frêne pour les parties claires et de l'acajou du Honduras pour les surfaces les plus foncées. Notre exemplaire est la propriété d'un passionné depuis de très nombreuses années.</p> <p>Elle est équipée d'un V8 Cadillac de 8.2l ainsi que de sa boîte automatique, en excellent état de fonctionnement. Nous sommes en présence d'une restauration ancienne qui a très bien vieilli, la capote, les accastillages ou encore la sellerie en imitation d'alligator sont tous en excellent état.</p> <p>Hormis le moteur, la seule entorse à l'origine concerne les cadrans d'inspiration aéronautique, qui restent néanmoins de très belle facture et s'intègrent à merveille au tableau de bord. D'importance primordiale sur un cabriolet, la capote électrohydraulique est en parfait état.</p> <p>Ces Chrysler sont très rares et ont une ligne époustouflante, l'on voit bien l'avancée qu'avaient les américains à cette époque.</p> <p>The Chrysler New Yorker Town&Country convertible sat atop Chrysler's lineup for 1946, the year of its introduction. It was the most expensive car in the catalogue, selling for \$2725. It was based on the shorter chassis of 308 cm as opposed to the 354cm of the long-wheelbase version. It featured the 5,3L (323ci) sidevalve inline 8 and a wonderful "alligator-skin" type interior. This is an older restoration that has aged superbly, the ash and Hondurian mahogany are in great condition as well as the seats and dashboard. It is currently fitted with a Cadillac 8.2 L (472ci) v8 and its 3 speed automatic gearbox. These cars are very rare and highly sought-after in the USA. It is sold with a current French MOT.</p> <p>1961 Citroën 2CV type AZLP N° de série : 2585228 Moteur 18 CV 425cm Embrayage centrifuge Carte grise française</p> <p>Le Corniaud, James Bond, La Bride sur le Cou... Autant de films qui contribueront au rayonnement national et international de la 2CV. Conçue avant-guerre sous le sobriquet interne de « Toute Petite Voiture » soit TPV, la 2 CV.</p> <p>Notre 2 CV a été bénéficié d'une restauration complète depuis le châssis. Equipée d'un moteur de 18 ch de 425cm3, elle sera livrée avec son moteur d'origine de 12 ch, refait à neuf lui aussi. Difficile de faire plus iconique que la 2CV, un exemplaire dans l'état du notre s'échange aujourd'hui pour des sommes toujours plus élevés, et ce n'est pas étonnant, les aspirants à « l'art de vie 2CV » étant toujours plus nombreux. Son coloris Bleu Glacier, son intérieur et sa capote neufs et la simplicité des lignes des premières 2CV jouent clairement en sa faveur.</p> <p>Our 2 CV was entirely restored recently. It has resided in central France since 1974 and is a well cared-for example, part of a collection of 3 cars. Its owner is a retired classic car restorer and we can attest to the quality of his work. The engine currently fitted is a more powerful 425cc 18hp unit that has been entirely overhauled. It will also be sold with its original 425cc 12hp engine, also fully rebuilt. The interior and hood are new, you could eat off the bonnet of this 2CV. Quite simply one of the nicest 2CVs around with its lovely Glacier Blue paint and early, uncluttered design.</p>	50000	40000
-----	--	-------	-------

312	<p>1961 Citroën 2CV type AZLP N° de série : 2585228 Moteur 18 CV 425cm Embrayage centrifuge Carte grise française</p> <p>Le Corniaud, James Bond, La Bride sur le Cou... Autant de films qui contribueront au rayonnement national et international de la 2CV. Conçue avant-guerre sous le sobriquet interne de « Toute Petite Voiture » soit TPV, la 2 CV.</p> <p>Notre 2 CV a été bénéficié d'une restauration complète depuis le châssis. Equipée d'un moteur de 18 ch de 425cm3, elle sera livrée avec son moteur d'origine de 12 ch, refait à neuf lui aussi. Difficile de faire plus iconique que la 2CV, un exemplaire dans l'état du notre s'échange aujourd'hui pour des sommes toujours plus élevés, et ce n'est pas étonnant, les aspirants à « l'art de vie 2CV » étant toujours plus nombreux. Son coloris Bleu Glacier, son intérieur et sa capote neufs et la simplicité des lignes des premières 2CV jouent clairement en sa faveur.</p> <p>Our 2 CV was entirely restored recently. It has resided in central France since 1974 and is a well cared-for example, part of a collection of 3 cars. Its owner is a retired classic car restorer and we can attest to the quality of his work. The engine currently fitted is a more powerful 425cc 18hp unit that has been entirely overhauled. It will also be sold with its original 425cc 12hp engine, also fully rebuilt. The interior and hood are new, you could eat off the bonnet of this 2CV. Quite simply one of the nicest 2CVs around with its lovely Glacier Blue paint and early, uncluttered design.</p>	10000	8000
-----	---	-------	------

313	<p>1961 Jaguar Mark II 3.8 N° de série : 221090 CT vierge d'Avril 2013</p> <p>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.</p> <p>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 arbre à cames en tête. 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!</p> <p>Le modèle présenté a été entièrement restauré. Le travail effectué est colossal et en tous points remarquable. Nous avons de très nombreuses factures qui attestent de l'étendue des travaux : , neuf, condensateur, rupteur et rotor neufs, pompe à essence neuve de 2009, remplacement du radiateur de chauffage, des silentblochs de boîte, réfection des freins et tant d'autres factures d'ordre mécanique remontant jusqu'à l'an 2000.</p> <p>Cette Jaguar est aussi belle qu'elle est mécaniquement irréprochable. En effet, sa robe XXX lui sied à merveille et ses chromes sont tous en état irréprochable. Les ajustements sont au-delà de tous reproches, les poignées, garnitures, insignes et jantes sont du plus aspect. Pénétrez à son bord et vous serez accueillis par une somptueuse sellerie en cuir couleur coquille d'œuf et des boiseries d'une perfection et d'une finition au-delà des meilleurs adjectifs. Rien n'a été oublié dans le raffinement intérieur, même le chauffage fonctionne ce qui est extrêmement rare ! C'est tout simplement une des meilleures MkII 3.8l actuellement sur le marché que nous vous proposons.</p> <p>Stunning. Perfect. Gorgeous. Faultless. Here are a few adjectives that come to mind when you feast your eyes on this MkII. It has been entirely restored at great expense and we have bills to boot going back to 2000. Nothing has been overlooked on this Mk II. Even the rims are period-correct and not reproductions of lesser ilk. The ignition system is new, so are the clutch, fuel pump, rotor arm, heater radiator, sundry bushings, brakes, differential (overhaul) the list goes on. The interior is immaculate and finished in a beautiful beige leather giving off a very inviting smell. The wood trim was professionally redone and the quality of the craftsmanship is simply breath-taking. The car was driven to our premises and is sold with a French "contrôle technique" showing no advisories. Simply one of the best MkII's we have seen to date and assuredly one of the best on the market today.</p>	40000	35000
-----	---	-------	-------

314	<p>1964 FIAT 500 Giardiniera 10/ 12 000€ N° châssis 120*128733 Moteur 500 cm3 à cylindres à plat Française d'origine</p> <p>C'est au mois de mai 1960 que la Fiat 500 D Giadiniera fait son apparition. le problème qui se pose est la configuration du moteur arrière. Si l'empattement est facilement allongé de 10 cm, l'encombrement du moteur restreint fortement la zone de chargement. Pour palier cet inconvénient majeur pour un break, le génial Dante Giacosa, l'ingénieur-chef de la FIAT, va imaginer de « coucher » le moteur. Avec les cylindres parallèles à la route, ce nouveau moteur ou plutôt cette nouvelle configuration, dégage parfaitement le plancher arrière et ne gêne plus personne. Le problème est résolu et la Giardiniera sera un nouveau succès.</p> <p>Si la carrosserie est identique à la berline avec les portes avant à ouverture « suicide », toute la partie arrière est bien sûr nouvelle avec une forme plus carrée et des vitres coulissantes. L'unique porte arrière s'ouvre de droite vers la gauche. Les feux arrière sont différents et la suspension ainsi que les freins sont plus forts pour prendre en compte une charge utile plus importante. Le dossier de la banquette arrière est bien rabattable. Plus longue que la berline de presque 22 cm, la Giadiniera remplit parfaitement sa fonction et il est même décliné une version « Commerciale » sans vitre à l'arrière avec seulement les deux places avant comme le vrai petit fourgon qu'elle est. Avec ses 17,5 « vrais » chevaux, la Giardiniera et son 500cc atteignent le 95km/h.</p> <p>L'exemplaire présenté a été vendu neuf en France. Il a été immatriculé la première fois le 18 août 1964. A coté de la plaque de châssis, on trouve la plaque de FIAT-France qui indique l'adresse 38 avenue George V Paris VIII, le numéro de téléphone est ELYSEE 45-72.</p> <p>Si l'on ne connaît pas encore ses vingt première années d'existence, on sait tout de même qu'elle se trouvait dans la Drôme en 1984. Elle « monte » dans la région parisienne en 1990 pour ne plus quitter le même amateur qui l'aura finalement assez peu utilisé. Le premier propriétaire devait sûrement être un artisan si l'on tient compte du badge émaillé de la MAAAF qui se trouve à l'arrière. La Mutuelle d'Assurance Automobile Artisanale de France est une société d'assurances fondée en 1950 qui deviendra la MAAF en 1961 perdant ainsi le A de Automobile pour permette sa diversification.</p> <p>Notre exemplaire se présente dans un très bel état général conforme à l'origine. L'intérieur est équipé d'une sellerie rouge à passepoil blanc. La peinture a été refaite il y a bien des années. La carrosserie est très saine et ne présente visiblement pas de points négatifs. Le moteur, les freins et la boîte sont parfaitement opérationnels. Le compteur indique environ 65,000 km, qui sont peut-être bien d'origine. En tout cas l'autocollant qui permettait ne pas rater son rodage est toujours présent. A l'utilisation, une 500 est toujours aussi amusante, c'est une petite voiture assez vive et très légère à conduire. Avec son toit ouvrant et sa bouille inimitable, cette Giardiniera qui va fièrement sur ses cinquante ans est maintenant disponible pour poursuivre son histoire entre de nouvelles mains. Si les Giardiniera sont des FIAT 500 très rares, les « françaises d'origine » sont quasi introuvables.</p> <p>We know nothing of this 500's early years. Starting in 1984 however, we know that it was in Southern France (Drôme) and came to the vicinity of Paris in 1990. It is in excellent condition throughout and looks true to its original specifications. The seats are finished in red imitation leather and white stitching and give it a touch of fantasy. The paint was redone a number of years ago and has held up very well. No signs of corrosion, pitting or obvious dings or dents on the bodywork are to be reported. Having driven the car, we can attest that it is in great working order. The odometer reads a plausible 65 000kms. This lovely Giardiniera is fantastic value for money. Open the retractable roof, load up the rear hatch with the latest purchases from the market and you'll be having loads of smiles per miles.</p>	10000	8000
-----	---	-------	------

315	<p>1958 Corvette C1 N° de série : J58S100093 Moteur v8 de 283ci (4,6 litres) Boîte de vitesses mécanique Carburateur Carter à 4 corps 230ch SAE à 4800trs/min et 41.5mkg à 3000 trs/min</p> <p>La première Corvette comportait déjà de nombreuses innovations: c'était la première voiture de série dont les lignes étaient directement issues d'un concept-car, et surtout, c'était la première voiture de série à posséder une carrosserie en fibre de verre. Forte d'un succès jamais démenti, la Corvette s'est déclinée au fil du temps en divers modèles; elle en est actuellement à la sixième génération. Ces modèles sont répertoriés de C1 à C6. La première Corvette, dénommée "Straight-axle" par les initiés, reste indissociable de l'image de l'Amérique des années 1950.</p> <p>La C1 est incontestablement devenue une voiture de collection emblématique, surtout en Europe, où elle est relativement rare. Elle se caractérise par son style flamboyant cher à Harley Earl, le charismatique patron du style de la General Motors, l'"Art and Colour Studio". La ligne assez tourmentée de la troisième génération, l'abondance des chromes, les doubles phares inaugurés en 1958 - comme sur l'ensemble de la production américaine -, et les prises d'air postiches confèrent à la voiture une élégance et un charme.</p> <p>Le modèle 1958 est le seul à avoir adopté les baguettes en chromes qui courent tout le long du coffre ou encore le capot avec les grilles d'aération factices. C'est aussi la seule année où le compte-tours est gradué jusqu'à un très optimiste 8000 trs/min.</p> <p>La Corvette présentée est dans un bel état d'origine et sera vendue avec son hard top.</p>	70000	50000
-----	---	-------	-------

316	<p>1963 René Bonnet Le Mans N° de châssis LM6 N°17 sur 59 exemplaires (dont 22 recensés) sur une production de 232 Carte grise de collection Vendue avec hard top Egalement appelé DB Le Mans ou encore René Bonnet Missile, la René Bonnet Le Mans est un petit cabriolet à carrosserie en fibre de verre mis au point par René et Claude Bonnet et Jacques Hubert et assemblé de 1959 à Avril 1962 dans les usines de Champigny-sur-Marne et de Romorantin . Après un certain succès outre-Atlantique (et de nombreuses victoires), DB décida de mettre les bouchées doubles et de concevoir un cabriolet destiné afin de séduire un public américain friand de la chose. S'il fallait encore douter des ambitions de DB, il suffit de rappeler que son lancement se fit au salon de Boston de 1959 ! Elle fut dévoilée aux yeux européens quelques mois plus tard, au salon de Paris. Reprenant une base Panhard, c'est le bicylindre de 848cm³ qui prenait place sous son capot. Capable de 52 chevaux DIN, il mettait la Le Mans à pied d'égalité avec une Porsche 356 « Dame » ou encore une MGA. Il est à noter que Charles Deutsch porta peu d'intérêt à ce modèle et la séparation n'était plus très loin. Des discrédits entre les deux associés portant sur les motorisations (Panhard ou Renault) ou l'adoption de la propulsion contre le maintien de la traction conduiraient à leur séparation. C'est à partir de 1962 que René Bonnet poursuit l'aventure sous son propre nom et entre donc en scène la René Bonnet Le Mans, qui adoptera cette fois le 4 cylindres de la Renault Estafette, fort de 70 chevaux (appelé Ventoux). Le châssis est lui aussi fait maison, la base de Panhard n'est plus du goût de Monsieur Bonnet. Notre Le Mans est un modèle « Grand Luxe » équipé des lèves vitres électriques, des doubles optiques Marchal Mégalex et des antibrouillards. Il était destiné à concurrencer la Facel Vega Facellia, le profil du hard top est d'ailleurs très proche de la ligne de toit de cette dernière. Seuls 59 exemplaires de la René Bonnet Le Mans seront produits, il s'agit ici d'une des dernières. Entièrement repeinte après mise à nu, le châssis ne présente aucun défaut et l'ensemble témoigne d'un travail de grande qualité. La mécanique (Renault 12) a été révisée récemment de même que la boîte. Les freins et leurs flexibles sont neufs et l'allumage vient d'être contrôlé. L'acheteur aura l'agréable surprise d'avoir un boîtier de direction refait à neuf. Enfin, les sièges sont en véritable cuir noir et en bon état général bien que le siège passager mérite un peu d'attention. Rares, abouties, et désirables, surtout en version « Grand Luxe », la René Bonnet Le Mans est une voiture qui porte un nom que l'on est pas près d'oublier ! The DB Le Mans was introduced in 1959 at the Boston autoshow. The firm of René Bonnet and Charles Deutsch had clear intentions of conquering the North American market following their racing prowesses in the Mille Miglia and elsewhere. The Panhard-based Le Mans' body was entirely made of fibreglass and was propelled by a Panhard Tigre flat-twin engine of 848cc and 60 PS. Different visions for the company, especially regarding the use of front-wheel drive and of the Panhard engine meant that the association between Mr. Deutsch and Mr. Bonnet was to fall through shortly after. In 1962, René Bonnet was in business on his own and the DB Le Mans became the René Bonnet Le Mans. The engine was now a Renault Ventoux of 70hp and the châssis was made in-house and no longer a Panhard one. The "Grand Luxe" was introduced to butt heads with the new Facel Vega Facellia and came with a hard-top, dual headlights, power windows and fog lights. It was recently disassembled and thoroughly inspected. Once given a full respray, the fibreglass body was re-attached to the frame. The engine is from a Renault 12, giving it a little more get-up and go and was recently inspected. The ignition was given new parts and adjusted properly. The brakes and their hoses are new as is the steering box. The interior is in genuine black leather and is in a great state although the passenger seat does need a bit of attention. With only 22 examples left in existence according to the latest census, the René Bonnet Le Mans is a very desirable convertible, especially in "Grand Luxe" configuration and will be a welcome addition to any enthusiast's garage.</p>	30000	25000
-----	---	-------	-------

317	<p>1966 Innocenti S Châssis N°302048 Bleu capri Moteur BMC A-series</p> <p>C'est en 1961 qu'Innocenti commença à assembler sous licence des Austin-Healey Sprite après avoir signé un accord avec BMC. La marque fondée par Fernando Innocenti en 1931 s'était fait connaître grâce à ses échaffaudages tubulaires puis ses scooters Lambretta.</p> <p>Innocenti se tourna vers Ghia de Turin et vers OSI pour sa fabrication. Les Innocenti offraient quelques confort sur lesquels leur base anglaise faisait l'impasse telles les fenêtres qui disparaissaient dans la porte, des portes un peu plus grandes ou encore une boîte à gants fermable à clé. Elles faisaient également appel à de nombreuses pièces Italiennes, tels les jauges Veglia. Enfin, le pare-brise droit de la Sprite laissait place à un pare-brise courbé.</p> <p>L'avant agressif de l'Innocenti lui donne un charme tout à fait singulier pour une voiture aux dimensions aussi réduites et a sans doute inspiré la TR6 de chez Triumph. La maîtrise des lignes de chez Ghia sera également une grande source d'inspiration pour la Honda S 500 commercialisée dès 1963.</p> <p>La 950 Spyder basée sur la Sprite Mk2 (type HAN6) fut assemblée à 7166 exemplaires de 1961 à 1963. Elle céda sa place à la Innocenti S qui embarquait cette fois-ci la mécanique 1098cc de la Sprite MkII type HAN7. Les principaux changements esthétiques concernaient le tableau de bord, la calandre, les enjoliveurs. Seuls 2074 S verront le jour, une voiture assurément très rare et à la bouille inimitable.</p> <p>Le modèle en question est entre les mains de son propriétaire depuis 2008. Il fut vendu en 2004 par un spécialiste en véhicules anciens du Limousin et nous avons de nombreuses factures d'entretien datant de cette période. Elle est vendue avec un contrôle technique valide.</p> <p>Elle se présente dans un état global satisfaisant et a attisé les regards émerveillés de petits et grands.</p> <p>Innocenti located in Milan hired Ghia of Turin to design the body of this new car which was manufactured by OSI. The Innocenti versions of the Sprite and Minis featured more comfortable options than their British counterparts. Innocenti offered luxuries such as windup windows, larger doors, exterior and lockable boot lid, lockable glovebox and exterior door handle</p> <p>1963 the Innocenti recieved the 1098cc A-Series engine from the Sprite Mark II (HAN7) and the car was renamed to the Innocenti S. The Innocenti S also received a new grille, badging, hub caps, and a drastically different looking interior. Our example was acquired in 2008 by its current owner and has a valid contrôle technique. The road test was satisfactory and it turns heads like many a larger, more prestigious car cannot.</p>	10000	7500
-----	---	-------	------

318	<p>1995 Jaguar XJS série spéciale Aston-Martin Unique exemplaire en conduite à gauche 6 cylindres de 4l, calculateurs programmés par Aston-Martin Carte grise française Estimation : 25 / 30 000€ Fabriquée en 1995, cette Jaguar XJS est issue d'une série de 250 exemplaires fabriqués par les usines de Jaguar en Angleterre pour célébrer une fusion qui n'aura finalement pas lieu entre les deux fabricants que sont Jaguar et Aston-Martin.</p> <p>Pour cette série, prévue uniquement en conduite à droite, Jaguar reprend les éléments les plus marquants des séries précédentes de XJS. Ainsi, la voiture présentée hérite-t-elle du capot plus marqué en aile de mouette des années 80, la calandre 4 phares, dont 2 longue portée, et enfin les roues 5 branches larges de la fin des années 80. En terme de motorisation, Jaguar opte pour le 6 cylindres 4.0L plus fiable que le V12, le tout servi par l'excellente boîte de vitesse automatique ZF4HP24E qui avait été abandonnée pour les séries précédentes. Enfin, Aston-Martin fournit la programmation des calculateurs, permettant de développer 247 ch contre les 225 traditionnels du 6 cylindres.</p> <p>Equipée d'une capote électrique et dans un rare état de présentation, ce modèle est le seul sorti de cette série en conduite à gauche. En effet, Peter Rushen, le premier propriétaire a commandé 2 exemplaires sous la même livrée bleue-grise, une voiture pour l'Angleterre et une voiture pour sa maison en Espagne.</p> <p>Modèle iconique de la marque, celle présentée se démarque aussi par sa couleur peu utilisée, sa motorisation atypique et la profusion d'équipements qui en font un exemplaire absolument unique. Il convient de soulever l'état absolument fantastique de l'ensemble de cette XJS qui totalise environ 70 000 kilomètres.</p> <p>The year is 1995. Jaguar and Aston-Martin are discussing a possible merger. An early celebration is decided in the shape of a very special XJS. A right-hand drive only series of 250 cars was manufactured using the hood/bonnet found on 80's cars (the one with the central bulge), the quad headlights and the 5 spoke wheels of the late 80's. Decision was taken to go for the 4.0L 6 cylinder Jaguar engine mated to the excellent ZF4HP24E gearbox (4 speeds). Aston honed the engine management system and the 6 cylinder put out 247 bhp as opposed to the 225 bhp that the regular version returned.</p> <p>This particular XJS is the one and only example of this series sold in left-hand drive. It was ordered new by Peter Rushen who had ordered two. The first one being for use at home in the UK and ours destined for use at his holiday house in Spain. A truly unique opportunity to acquire one of the most desirable XJS' ever built.</p>	30000	25000
-----	--	-------	-------

319	<p>1965 Mercedes-Benz 230 SL « Pagode » Châssis N° 11304210012793 N° de moteur : 127 981-10-010625 Boîte mécanique 4 vitesses Carte grise française</p> <p>"«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, résultat du travail de Béla Barényi (ingénieur Autrichien). La mission de la «Pagode» n'était pas des plus simples, il lui fallait à la fois remplacer et faire oublier la 190 SL et la 300 SL. Mais quand une voiture est belle, elle est belle serions-nous tentés de dire. C'est en 1963 qu'apparaît la 230SL, avec le six cylindres déjà vu sur les berlines W111 mais alimenté cette fois-ci par une injection mécanique Bosch. 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 aujourd'hui encore, cette gamme est en adéquation avec l'image de qualité et de robustesse qui définit depuis toujours Mercedes-Benz.</p> <p>Les qualités routières de la Pagode lui valurent de nombreuses éloges, son excellente suspension à doubles triangles à l'avant et bras tirés à l'arrière et son empattement court la rendait agile et agréable à conduire. La 230 SL que nous proposons est dans une très belle teinte vert foncé qui se marie parfaitement avec les sièges en simili cuir couleur havane de son intérieur. Ces derniers sont dans un bel état d'origine avec une patine d'usage, les moquettes et instruments et accessoires sont tous également dans un bel état d'origine. Les parties visibles de la plateforme et du châssis sont en très bon état, seule la peinture mériterait d'être reprise à quelques endroits. Les chromes sont également en bon état d'origine. Le moteur a été entièrement refait en 2007 sur factures, immédiatement après l'achat par son propriétaire actuel. La capote est neuve elle aussi. Le hard top est dans un bel état de présentation. Cette 230 SL venue par la route est un exemplaire aussi sain qu'il est agréable à conduire. Cette teinte peu usitée lui sied à ravir et son état général soigné saura procurer beaucoup de plaisir à son acheteur. Our 230SL is finished in a lovely bottle green livery and tan interior with a nice patina. All the chrome gauges surrounds and sundry bezels are in perfect condition with hardly any wear on the dashboard. The hard top is also in great condition as appears to be the chassis. The engine was rebuilt in 2007, shortly after its current owner got hold of the Pagoda and the bills of the work carried out are included in the folder. Driven to the sale, this 230 SL is a lovely example in a rarely seen hue which should give its future owner a lot of driving pleasure, as Pagodas are known to.</p>	35000	30000
-----	--	-------	-------

320	<p>1968 Jaguar 240 Châssis N°1J30083DA Moteur à 6 cylindres en ligne Cylindrée 2483 cm3 Alimentation par 2 carburateurs Puissance 135 cv à 5500 tr/mn Boite de vitesses à 4 rapports + MA Contrôle technique valide du mois dernier</p> <p>Best seller de la marque, la MK II connaît un succès considérable, notamment aux Etats-Unis où elle est exportée en version 3,8 litres, essentiellement équipée de la boîte automatique. Pourtant, les ventes commencent à se tasser au milieu des années soixante, où la conception archaïque de son pont arrière commence à dater. D'autant qu'en version 3,8 litres, elle double maintenant avec la Type S apparue en 1963 et équipée de l'essieu à roues indépendantes de la Type E. Les 240 prennent le relais de la MK II en versions 2,4 litres. Elles ont été produites de 1967 à 1969. Elles perdent leurs phares anti-brouillard, par contre, elles gagnent les fins et élégants pare-chocs empruntés à la Type S, qui allègent leur silhouette. La 240 voit sa puissance passer à 133 cv grâce au montage de la culasse Straight Port comme montée sur la Type E. La 340 disparaîtra en septembre 1968, tandis que la 240 lui survivra jusqu'en avril 1969. C'est avec cette voiture que prend fin l'histoire d'une dynastie prestigieuse. La Jaguar MK II a joui, de son vivant, de la réputation de berline la plus rapide du monde. Une notoriété flatteuse accréditée par les nombreux succès glanés en compétition, aussi bien sur les circuits que dans les épreuves routières. A l'image des victoires remportées par Bernard Consten dans le Tour de France automobile. Cette réputation fait toutefois peu de cas des Américaines les plus performantes, qui, il est vrai, se situaient dans un autre créneau de prix. Car ce grand classique de l'automobile peut se prévaloir d'avoir offert, pour un coût abordable, un exceptionnel ensemble de qualités.</p> <p>Ce modèle est d'autant plus rare que sur 4 446 exemplaires seules 720 conduites à gauche ont été construites. Le modèle présenté possède un rare intérieur en cuir, car les 240 étaient en simili-cuir. Cette automobile a également l'option roues fils chromées. Une 3ème main seulement, notre 240 a bénéficié d'une récente réfection des freins, d'un maître-cylindre neuf, d'une pompe à essence et d'une tête d'allumeur neuves. La première main l'a gardée de 1968 à 2011, soit 43 ans! En excellent état général, elle a participé à de nombreux rallyes et est prête à satisfaire un amateur de jolies carrosseries anglaises!</p> <p>Our 240 is a third-hand only. It was purchased in 1968 and kept until 2011, a staggering 43 years with the same owner! Having been recently treated to a new head gasket, new distributor head, fuel pump and having received brake work, it flew through its last "contrôle technique". The interior is finished in red leather and not the imitation leather that was fitted to the 240s. This one really deserves a loving owner who will instantly be enthralled by its cosmetic and mechanical qualities.</p>	20000	15000
-----	--	-------	-------

321	<p>1975 Maserati Merak Châssis n° 1221068 Carrosserie : Coupé Moteur à 6 cylindres en V de 3 000 cm³ de 190 cv Vitesse maximale 245 km/h Alimentation par carburateurs Carte grise française</p> <p>Maserati, la firme au trident, a écrit deux grandes histoires. La première est celle d'avant la guerre, période glorieuse durant laquelle dès 1926, la marque fabriqua des voitures de course. Après la guerre, en parallèle des voitures de course, Maserati se lance dans les sportives de route avec les superbes A6 et plus tard avec la 3500 GT. Au début des années 70, les versions avec moteur central font leur apparition. La première sera la sublime Bora. La Merak est une berlinette inspirée des lignes de la Bora. Lancé en 1972, ce modèle est une version 2+2 dessinée par le très grand Giorgetto Giugiaro à qui l'on doit l'inoubliable Boomerang de 1970 et bien sûr la Ghibli ou la Bora. Giugiaro fut désigné « car designer of the century » !</p> <p>La première version utilisait le tableau de bord de la Citroën SM et fut fabriquée à 630 exemplaires. La seconde série reçoit le tableau de bord de la Bora et sortira à 652 exemplaires, la production s'arrêtera en 1983.</p> <p>La Maserati Merak de la vente est équipée du beau moteur V6 de 3 000 cc avec double-arbre à cames en tête.</p> <p>Le moteur a subi une liste impressionnante de travaux comprenant notamment le démontage complet, le changement des coussinets, des segments, des chaînes, des roulements...</p> <p>Les soupapes ont été changées pour le passage au sans plomb.</p> <p>L'allumage est neuf et les carburateurs ont été révisés. Tout le système d'embrayage a été changé ainsi que les plaquettes. Le radiateur est neuf.</p> <p>En ce qui concerne la carrosserie, la peinture a été refaite dans la teinte d'origine. La sellerie est aussi refaite en peau type « Alcantara ». Les pneus sont des Pirelli récents. Dans le dossier se trouve aussi une copie du catalogue de pièces de rechange et une copie du manuel d'entretien. Cette Merak est donc une voiture en excellent état et disponible à donner du plaisir à son futur propriétaire.</p>	40000	30000
-----	---	-------	-------

322	<p>1906 Cadillac Moteur : monocylindre refroidi par eau Boîte planétaire à 2 rapports Titre de circulation européen 50 000 / 60 000 €</p> <p>La première voiture Cadillac, à l'origine sous la forme d'un prototype, est terminée durant l'automne 1902 et est présentée au Salon de New York en janvier 1903. Cette voiture monocylindrique, surnommée One Lunger ou encore Cadillac Runabout et Tonneau, est un véhicule différent de ceux produits en Europe à la même époque. Ses caractéristiques de simplicité et de légèreté ainsi que sa garde au sol élevée en font un véhicule particulièrement bien adapté au mauvais état des routes américaines.</p> <p>Dotée d'une boîte à planétaires à deux vitesses et d'un moteur logé sous le siège avant, dont la puissance fut portée au cours des années de 7 à 10 ch, elle fut produite en versions, A, B, C, E, F, K, M, S et T, toutes mues par un moteur monocylindrique.</p> <p>La gamme Cadillac de 1906 se compose de deux modèles, à l'empattement court pour le modèle K et à empattement long pour le Model M. 750 \$ pour le Model K ou 950 \$ pour le Model M, 3 650 unités sont vendues la même année. Le K et M sont essentiellement similaires aux modèles E et F de 1905 mais avec quelques mises à jour sur les organes moteurs.</p> <p>Ce très rare survivant vous est présenté en parfait état de fonctionnement. Il représente l'automobile idéale en carrosserie ouverte pour les rallyes « d'avant 14 ».</p>	80000	60000
323	CANOÉ	600	400
324	1943 BARQUE allemande	4500	3500

325	<p>1952 Salmson S4 61 Carte grise de collection N° de châssis 63519 4 cylindres à double arbre à cames en tête de 1731cm3 Suspension avant indépendante à ressort à lames transversal</p> <p>La Salmson S4 fut lancée en 1932 par la Société des moteurs Salmson. Destinée à combattre sur le marché des voitures de luxe du segment de taille moyenne elle était initialement vendue avec un 4 cylindres de 1465cm3, catégorie 8CV. Quelques années plus tard, emmenée par un 4 cylindres de 1.7)litres, elle se retrouvera dans la catégorie des 10 CV (jusqu'à 2.3 litres et 13CV sur la S4E), lui permettant d'offrir un niveau de performances plus en lien avec ses qualités dynamiques et son raffinement intérieur.</p> <p>C'est sur la S4 DA produite de 1936 à 1938 que se base la S4 61 que nous vous présentons aujourd'hui. Attardons-nous sur cette première. Le 4 cylindres est coiffé d'une culasse à double arbres à cames en tête et bien que la course restait inchangée par rapport à la S4D de 1596cm3, c'est l'alésage qui augmentait pour une cylindrée totale de 1731cm3. Un double arbre à cames en tête était une solution véritablement novatrice pour l'époque ! La culasse avait des chambres de combustions hémisphériques et les bougies placées en leur centre donnaient des montées en régime résolument allègres pour un petit quatre cylindres de 10CV. Vendue 50% plus chère qu'une Peugeot 302, le constructeur de la rue du Point du Jour à Boulogne ne souhaitait nullement s'aligner avec la nouvelle 302 de Peugeot, pour n'en citer qu'une. Pour 2000 Francs de plus l'on pouvait s'offrir une très agréable boîte Cotal à préselecteur ; notre premier propriétaire eut la bonne idée de prendre cette option. La S4 61 était disponible en 3 carrosseries : faux-cabriolet (rebaptisé coupé en 1938 ; en cabriolet 4 places et en conduite intérieure 4 portes comme la nôtre. Particulièrement élégante avec ses portes arrière à ouverture antagoniste supprimant les pieds centraux, la S4 était également disponible en châssis nu.</p> <p>Un bombardement britannique en 1942 imposera une fin abrupte à la production qui ne reprendra qu'en 1946. La production de l'immédiat après-guerre reprit très lentement et les volumes ne furent pas suffisant pour empêcher le retrait des banques du capital de Salmson qui fut placée sous tutelle administrative. La production des S4 s'étant arrêtée en 1952, notre exemplaire est une des toutes dernières assemblées. Démarrant sans difficulté, elle se présente dans un bel état avec une peinture bi-ton framboise/vanille tout à fait charmante. Une inspection visuelle des bois ne souleva pas de problème apparent. Venue par la route, son bel intérieur vert anglais invite aux voyages à long cours à bord d'une voiture qui figure dignement au panthéon de la belle mécanique française.</p> <p>The S4 was introduced in 1932 by the Salmson company. Initially launched with a 1465cc 4 cylinder, it gradually evolved into the DA and E models, respectively powered by a 1731 or 2312 cc engines.</p> <p>Our example is an S4 61, largely based on the DA but produced postwar. In fact, its 1952 build year is the last year of manufacture for the S4. It was driven to our premises (over 100 kilometres) and starts on the button. Its 4 speed Cotal gearbox is a delight. The two-tone paintwork is a great combination but has lived somewhat although still very presentable. A rapid inspection of the wooden structure shows no signs of damage or excessive wear. The BRG leather is nicely patinated with no large cracks or any tears, feed it and forget it. Its pillar less silhouette is something to behold, one of France's greats. In fact, the S4 was also produced in Britain, with a few 6 cylinder versions seeing the light of day.</p>	20000	15000
-----	---	-------	-------

326	<p>1967 TRIUMPH Spitfire Mk2 Châssis N° 1FC74880L 4 cylindres en ligne de 1147cm3, deux carburateurs SU Boîte 4 vitesses 67 chevaux à 6000 tours/min, 711 kilos à vide Carte grise française Lancée en Octobre 1962 au Salon de Londres, la Spitfire était la réponse du groupe Standard-Triumph à l'Austin Healey Sprite. Le châssis est basé sur celui de la Triumph Herald, bien qu'il soit néanmoins largement modifié et spécifique à la Spitfire sur de nombreux points. Sa légèreté, ses freins à disques à l'avant, sa direction à crémaillère et son très faible rayon de braquage la rendait amusante à conduire, bien que demandant quelques notions de pilotage à la limite, comme toute Triumph qui se respecte. Notre Spitfire est comme neuve. Propriété d'un ancien restaurateur de voitures de collection, le moteur (d'origine) vient d'être refait entièrement et n'a parcouru que 3000 kilomètres depuis. La boîte de vitesses vient d'être révisée avec contrôle des jeux, changements des joints et des roulements. Les roulements du différentiel furent également remplacés lors de sa dépose. Boîte et différentiel communiquent grâce à un embrayage neuf. Côté freinage, le maître-cylindre est neuf de même que les disques avant. Pour en finir avec la partie mécanique, la bobine vient également d'être changée. Passons aux détails esthétiques : la sellerie vient d'être refaite et la capote est neuve. Les Mark 2 doivent leur élégance à leurs lignes simples, les pare-chocs arrières peu intrusifs ne détournant point l'attention de leurs petits feux et encadrant un arrière qui doit toute sa poésie au génie de Michelotti. Notre exemplaire est entre les mains de son propriétaire depuis 2001, il l'a lui-même acheté à une personne qui le détenait depuis 1976. Our example was acquired in 2001 by its current owner who bought it from someone who had kept it since 1976. It was recently the subject of extensive work which included, amongst other things: an engine rebuild (original engine), a gearbox overhaul with new bearings and gaskets, a differential rebuild, new brakes and master-cylinder, a new clutch, a new ignition coil, reupholstered seats and a new hood. The new engine has only clocked 3000 kilometres to this day. This Spitfire Mk 2 is as good as they get and is a turnkey example which will reward its owner with classic low-slung British roadster thrills.</p>	150000	10000
-----	--	--------	-------

327	<p>1973 VW Coccinelle Cabriolet Châssis N°1532576594 Carte grise de collection</p> <p>Avec la Ford T, la 2CV ou la Mini, la Beetle fait partie de ces icônes de la production automobile mondiale. Elle est de celles qui a « donné des roues au peuple ». Conçue avant la seconde guerre mondiale dans le bureau d'études de Ferdinand Porsche à Stuttgart, elle fut un succès planétaire et ce seront plus de 21 millions d'exemplaires qui seront assemblés de 1938 à 2003.</p> <p>C'est en 1948 que Wilhelm Karmann s'acheta une Coccinelle et l'a transforma en cabriolet. L'ayant présenté à l'usine de Wolfsburg, le carrossier d'Osnabrück eu l'aval de la marque afin d'initier la production l'année suivante. Le dernier Cabriolet est sorti des lignes d'assemblage le 10 Janvier 1980.</p> <p>Notre exemplaire a été entièrement restauré depuis le châssis. Le dossier fourni est tout simplement conséquent. Les derniers travaux incluent le remplacement des roulements arrière, le démarreur, les étriers de freins avant, l'allumage ou encore les pneus. Venue par la route depuis l'Oise, ce cabriolet ne demande qu'à vous faire rouler cheveux aux vents au son de son légendaire boxer « air-cooled ».</p> <p>Along with the Ford Model T, Citroen 2CV and BMC Mini, the Volkswagen Beetle is generally reckoned to be one of the elite pack of pop motoring icons. Conceived pre-war in the Stuttgart design office of Ferdinand Porsche, Hitler's air-cooled, rear-engined `People's Wagon' was resurrected by the British army as part of the Allied rebuilding of bombed out German industry.</p> <p>In 1948, Wilhem Karmann bought himself a regular Beetle and transformed it into a convertible. He then went up to Wolfsburg and met instant approval from VW's top management. Production of the Beetle cab started a year later and didn't end until 1980.</p> <p>Our example was built in 1973 and hails from the USA. It has been entirely restored from the châssis and is a turnkey example. The staggering amount of bills is proof, if need be, of its owner's meticulousness. Recent work includes the ignition system, starter motor, rear wheel bearings, front calipers and so much more. It was driven here and is an impeccably well-sorted classic air-cooled Beetle.</p>	15000	12000
-----	--	-------	-------

328	<p>La marque ROCCA fut un célèbre chantier Français doté d'un palmarès tout à fait unique, ayant remporté de nombreuses victoires tant en endurance qu'en course de vitesse.</p> <p>Palmarès : Recordman du Monde de vitesse en Classe X en 1953 ; Champion de France en classe C en 1953 ; Champion de France en Classe X en 1955 ; Recordman du Monde de vitesse en class C en 1956 ; Grand Prix International de Monaco en classe DU en 1956.</p> <p>Les premières coques construites ne furent jamais commercialisées, mais furent utilisées pour des spectacles nautiques qui servaient de banc d'essai: saut de tremplin, traversée de flammes, échouage à pleine vitesse sur la rive,... Ces coques supportèrent avec succès toutes ces rudes épreuves. Un Dinghy de 500 cm3 participe au championnat de France, championnat qu'il remporta en 1955, cette victoire en appelant de nombreuses autres (environ 200 trophées). Longueur: 5,10 m Largeur: 1,60 m. Poids: 250 kg. Moteur Mercury noir 500 CV Vitesse: 95 Km/h.</p> <p>Palmarès: pilote allemand VIESER.</p> <p>Le bateau présenté est un bon état d'origine et est équipé de son taud et d'une remorque simple essieu permettant une circulation sans permis spécifique .</p>	4500	3500
330	<p>1963 CHRIS-CRAFT SEA SKIFF Type "Utility"</p> <p>Créé dans les années 20 à Algonac, Michigan, USA, le chantier Chris-Craft devint en quelques années le plus grand chantier de bateaux de plaisance au monde. 90% de la production est consacrée aux bateaux à moteur, du petit canot de 5 mètres au motor-yacht de 20 mètres. Dès la fin des années 50, le chantier Chris-Craft lance le département Sea Skiff, bateaux dit " à clins". Il concurrençait ainsi d'autres chantiers très actifs sur ce secteur de construction tels que Lyman ou Century.</p> <p>Ces bateaux étaient destinés à des programmes de navigation tels que pique nique, pêche et promenade entre amis, le vrai "american way of life " de l'époque. Dans le modèle proposé, coque et pont sont en contre-plaqué d'acajou d'excellente qualité, aménagement intérieur en acajou massif entièrement verni, sellerie skaï vert anglais.</p> <p>Tableau de bord avec instruments d'origine, tout l'accastillage est également d'origine. Peintures de coque bi-composant et fonds époxiés.</p> <p>The model on offer has a mahogany plywood hull and deck of excellent quality.</p> <p>The interior equipment is in solid varnished mahogany, the upholstery is in British racing green leatherette. The instrument panel and the instruments are original, as is the deck equipment.</p> <p>Composite paint has been used for the hull and Epoxy (resin) for the hold. (West System)The engine (which has not yet</p>	12000	10000

331	<p>1972 ALFA ROMEO 1300 GT JUNIOR Carte grise de collection Châssis AR1277361 Moteur N° AR00530 S28490 Jantes en 14 pouces Ronal, option d'époque CT Valide du mois de Janvier C'est Giorgetto Giugiaro, pour la Carrozzeria Bertone, qui dessina le Coupé Alfa Romeo 1300 GT en 1963 pour succéder au coupé Giulietta/Giulia Sprint. 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 1977. Avec 90 chevaux et un couple surprenant pour un petit 4 cylindres et une sonorité à l'avenant, le coupé 1300 avec ses 4 freins à disques ATE constituait une offre séduisante. Le «bialbero » a été remis à neuf (avec factures Allemandes) à environ 80 000km, elle en affiche aujourd'hui 83 000. Son propriétaire roule régulièrement avec depuis 2011, année d'acquisition par qui est un ancien ingénieur de l'industrie automobile et aéronautique allemande. Les rotules de direction sont neuves de même que le silencieux arrière ou encore le servofrein et le maître-cylindre. Il s'agit d'un modèle intermédiaire ayant encore la calandre à 2 phares et simple barrette mais sans le capot « boîte aux lettres ».</p> <p>This Bertone 105 series 1300 Junior shows an unwarranted 83 000 km on the clock. It's been regularly driven over the last two years by its present owner, a retired German auto/aircraft engineer who acquired it in Germany. The engine was thoroughly inspected at 80 000 km with a German bill to document the work. Recent works include new steering rod ends, a new rear exhaust box as well as new brake booster and master cylinder. This lovely example still features the purer early grille and twin headlights albeit without the "stepnose" front.</p>	15000	12000
-----	---	-------	-------

332	<p>1968 Austin Princess Vanden Plas MkII Moteur 1275 cm3 A-series N° de châssis 18686 Carte grise de collection Le projet BMC ADO16 de chez British Leyland vit le jour en 1962 et allait devenir un des succès majeurs des années 60-70 pour le colosse aux pieds d'argile qu'était BMC. ADO signifie Amalgamated Drawing Office, le 16 est tout simplement le nom de code attribué en interne et est né du cerveau du génial Alec Issigonis. L'ADO16 est un exemple retentissant de « badge-engineering », autrement dit, comment vendre la même voiture sous différentes marques. En effet, entre les Wolseley, Riley, Morris, Austin, MG et Innocenti, ce seront pas moins de 8 modèles différents qui seront commercialisés. Il n'y avait visiblement pas de crainte de cannibalisme en ces temps là ! L'ADO 16 partageait le légendaire moteur A-series de la Mini, propulsant lui aussi les roues avant. La suspension est la fameuse suspension Hydrolastic mise au point par Alex Moulton, qui avouera à la fin des années 90 s'être inspiré de la 2CV. Le modèle présenté est entre les mains d'un véritable passionné. Nous en voulons pour preuve les 8 exemplaires du bulletin de liaison du club BMC Passion qui font partie du dossier. Une dizaine de factures récentes seront également remises à l'acheteur. Les cardans viennent d'être changés, le démarreur a été refait récemment et le servofrein est neuf. Cette ravissante Princess est utilisée de manière quotidienne et démarre sans sourciller. Un superbe toit ouvrant type Webasto a été posé par un professionnel anglais en 2008 ; le soleil se reflétant dans les boiseries des tablettes arrière lorsque le toit ouvrant est ouvert, est une vraie leçon d'élégance automobile. Flutte et chic à souhait, cette Austin Princess n'a plus son égal dans la production actuelle depuis fort longtemps et nous ne l'aimons que davantage.</p> <p>BMC'Ado 16 project was penned by the marvelous Alec Issigonis, whose most famous brainchild was the Mini. A lesson in badge engineering, the ADO 16 was to be sold in 8 different guises, be it wearing Austin, Riley, Wolseley, Innocenti, MG, or Morris badges. It also featured the Hydrolastic suspension as designed by Alex Moulton who, in the late nineties, admitted having taken inspiration from the Citroën 2CV's suspension.</p> <p>There's no shortage of words to describe the Austin we are offering today. Gorgeous is one of them.</p> <p>The drive shafts have recently been replaced, the starter motor has been overhauled and the servo brake is also brand new. Its owner is a member of the Club BMC Passion and well-known among enthusiasts of the Princess and its derivatives. Used mostly by his wife on a daily basis, she's had a fully sliding Webasto-type sunroof fitted in 2008. A very welcome addition to what is already a great little time machine. The wood trim on doors, dashboard and foldaway tray tables are all in excellent condition as is the leather. The epitome of British elegance at a very moderate price!</p>	12000	9000
-----	--	-------	------

333	<p>1976 Daimler XJC Cabriolet Châssis N° 2H1590BW 6 cylindres en ligne XK de 4.2l, double arbres à cames en tête. Très rare version cabriolet par VIP Car Service (Allemagne) Carte grise de collection avec mention « Cabriolet ».</p> <p>"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. Quelques-uns furent aussi réalisés par VIP Car Service en Allemagne, dont la brochure sera fournie lors de la vente. 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? Elle a bénéficié récemment d'un changement du radiateur de refroidissement de l'huile de boîte, du changement de la pompe à essence immergée mais encore de très nombreux silentblocs et joints tel le joint de pare-brise. Notre Daimler est à l'arrêt depuis 2007 et demandera les précautions d'usage afin de la fiabiliser en vue d'une utilisation régulière, notamment une révision de boîte de vitesses. Le dernier contrôle technique ne laisse pour autant pas apparaître de défauts majeurs. Cette automobile a été mentionnée dans le livre «Les métamorphoses du Jaguar» de Roland Urban, à la page 328."</p> <p>This 1976 Daimler XJC was transformed into a convertible VIP Car Service in Germany. In good overall condition, the interior will however need some attention and the automatic gearbox will need to be inspected. There are a few bills dating back to 2007, for a total of nearly 4000€'s worth of sundry bushings, work on the exhaust, new fuel pump and gearbox oil radiator. The hood is new and there are no obvious signs of corrosion on the undercarriage, boot floor, headlight/taillight surrounds or engine bay. A very rare car indeed, the XJC's line was particularly suited to a droptop conversion. It will be sold with the original brochure from VIP Car Service and a contrôle technique from 2012 with no major advisories.</p>	15000	10000
-----	---	-------	-------

334	<p>1938 Rolls Royce 25/30 carrosserie Hooper Châssis n°GGR2 Moteur N° V28M Boîte manuelle 4 vitesses Carte grise française Venue par la route depuis le Var</p> <p>La Rolls-Royce 25/30 prit la relève de la 20/25 dès 1936. Cette dernière, avec sa cylindrée de 3680cm3 avait parfois un peu de mal à emmener le poids de carrosseries quelques peu ambitieuses. C'est ainsi que naquit la 25/30 et son 6 cylindres de 4257cm3, cylindrée obtenue par accroissement de l'alésage. Le carburateur Rolls-Royce laissait place à un de marque Stromberg et l'allumage par magnéto était abandonné au profit d'une bobine. Les essieux avant et arrière étaient rigides, suspendus par des ressorts semi-elliptiques et le freinage était quant à lui assisté par un servofrein mécanique sous licence Hispano-Suiza. Avec la 25/30 apparaîtront également les amortisseurs hydrauliques ajustables au volant et un système de graissage centralisé. La production s'éteignit après seulement 2 ans, faisant de la 25/30 une des plus rares Rolls d'avant-guerre. 30 ans. Voilà 30 ans que son propriétaire profite de sa 25/30 avec un plaisir non dissimulé. La dernière facture date d'Août 2012 et comprenant les filtres habituels que sont les filtres à huile, air et essence, ou encore le changement des 8 bougies, un filtre de boîte de vitesse et un joint de carter. Une 25/30 véritablement soignée, comme en atteste l'intérieur refait à neuf il y a peu, des contre-portes au ciel de toit. La peinture révèle là aussi un travail de qualité, seule l'aile avant côté conducteur demandera à être reprise. Les chromes sont tous dans un état global satisfaisant et les boiseries d'intérieur sont superbes. Cette berline Hooper née le 11 mai 1938 (châssis) a été choyée et aimée et cela se voit. Nous espérons qu'elle le sera tout autant par son futur propriétaire qui saura apprécier son excellent état général. Introduced in 1936 as the successor to the 20/25, the 25/30 carried over the same engine albeit with a larger stroke giving it a total displacement of 4257cc. Thus equipped, it was capable of 80mph and introduced such refinements as a central lubrication system or adjustable hydraulic dampers. With only 1201 made in just two years, the 25/30 is one of the rarest pre-WW2 Rolls-Royces. GGR2 was acquired in 1984 by its current owner and has spent the last thirty years pampered on the French Riviera. Its engine was rebuilt by P&A Wood in 1987 and has proven to be very dependable, so much so that the car was driven all the way up to our showroom! The last service bill is from August 2012 and included the air, oil and fuel filters as well as the 8 spark plugs, a gearbox gasket and a sump gasket. Presented in a very nice two-tone paintwork, the body has obviously been repainted but the quality of the work is truly excellent and only the driver's side front wing will need attention as it has a crack just after the side indicator. The brightwork is in good overall condition although not new. Step inside and you'll find that the seats have been reupholstered with a very nice and period-correct burgundy hide. The headliner and doorcards were also redone at the same time. All of the woodwork is also in excellent condition with no visible cracks or dullness. This Hooper sedan has been very loved over the last thirty years and it shows.</p>	55000	45000
-----	---	-------	-------

335	<p>1947 LINCOLN Coupé Club V12 Châssis n° 876H571913 Moteur V12 de 4998cm3, 130ch SAE, soupapes latérales Châssis à longerons et entretoises en acier. Suspensions avant à roues indépendantes, arrière à essieu rigide. Freins hydrauliques à tambours sur les 4 roues. Carte grise collection Ces modèles d'après-guerre sont la continuité (jusqu'en 1946) de la très exclusive Continental, 1ère du nom, de 1940-1942, dessinée par Eugène Grégoire à l'initiative d'Edsel Ford. En 1947, 738 cabriolets et 831 coupés furent produits, une production faible à l'échelle américaine. Les prix de départ usine sont parmi les plus élevés du marché américain, à partir de 4 662 dollars. Le modèle présenté est un coupé de 1947. Il a été immatriculé neuf en Allemagne et a été acheté par son précédent propriétaire en 1988. Il a ensuite procédé à sa restauration, peinture, sellerie et mécanique. Ce modèle rare possède une ligne extraordinaire. Ce coupé est majestueux, équilibré, malgré la longueur de son châssis ; l'arrière descend tout en douceur, jusqu'aux pare-chocs. Une véritable œuvre d'art en matière de design ! L'actuel propriétaire l'a depuis 2005 et a procédé à la réfection du système de freinage et roule régulièrement avec sans encombres et dans un raffinement exceptionnel. These post-war Lincolns were built as the continuity to 1940-1942 Continentals, designed by Eugène Grégoire on Edsel Ford's request. In 1947, 738 drop-top and 831 coupes were built, a relatively small production by American standards. They were among the priciest cars on the market at the time, selling for around 4660 dollars. This 1947 example was registered new in Germany and bought by its previous owner (Luxembourg) in 1988. He restored it entirely, cosmetically but also mechanically. Its lines are simply gorgeous, gently swooping down to its rear bumpers and making it look much smaller and more elegant than its chassis length would have you think. Its current owner has had it since 2005 and regularly drives it.</p>	17000	13000
336	<p>1989 CITROËN 2CV CHARLESTON N° de châssis : VF7AZKA00KA331288 Bicylindre à plat de 602cm3, 29ch à 5750trs/min Carte grise française</p> <p>Lancée en 1980, la Charleston est initialement proposée en série limitée d'octobre 1980 à juillet de l'année suivante (8000 exemplaires). A partir de juillet 1981 elle intègre donc le reste de la gamme. Les phares abandonnent le rouge Delage et deviennent chromés, les sièges sont revêtus d'un tissu gris uni et non plus du Jersey pied de coq et elle adopte les freins avants à disques et une tirette de starter avec voyant lumineux. La motorisation est celle de la 2CV6, la plus puissante proposée dans la gamme 2CV.</p> <p>La Charleston proposée est sans reproche. Plus de 4000€ ont été dépensés en carrosserie, ailes, joncs, planchers neufs, le travail effectué est conséquent. Les sièges ont été refaits et le tissu utilisé est de très belle facture. Appartenant à un professionnel de l'automobile, celui-ci a procédé à une mise au point du moteur récemment.</p> <p>The Charleston offered today is just out of restoration. The floorboards are new as well as front and rear wings and several other panels. More than 4000€ have been spent on the The foldaway hood is also new. The seats have just been retrimmed with a quality fabric. The engine has recently been tuned and runs great.</p>	10000	8000

337	<p>1971 Porsche 911 2.4S « trappe à huile » Châssis N°911230018 Moteur N°6330095 6 cylindres à plat de 2341cm³, injection mécanique Bosch 190ch à 6500 trs/min et 21 mkg de couple à 4500trs/min Poids : 1080 kilos Carte grise française Estimation : 80 / 100 000€</p> <p>Dithyrambe et superlatifs : monument de l'histoire automobile, grand mythe automobile du siècle, voiture culte... La 911 a atteint un tel degré dans l'admiration et la passion que la marque Porsche elle-même n'a jamais pu s'extraire d'un concept né il y a aujourd'hui 50 ans. La première génération de la 911 séduit par le dépouillement et la pureté originels de sa ligne. Longtemps délaissée au profit de voitures plus récentes et plus démonstratives, elle est aujourd'hui très recherchée par les collectionneurs avertis. D'abord baptisée 901 et présentée en avant-première au salon de Francfort en 1963, la 911 entre en production en mai 1964. Elle est motorisée par un deux litres de 130 ch. Deux ans plus tard, la 911 S voit le jour, dont le six cylindres, alimenté par deux carburateurs Weber, offre 160 ch.</p> <p>Avec 240km/h de vitesse de pointe, la 2.4S est à l'époque la voiture la plus rapide produite en Allemagne. Doté d'un spoiler avant qui lui est propre et d'ailes arrières plus larges afin d'accueillir des pneus aux dimensions accrues. Afin d'améliorer la tenue de route, le réaménagement de quelques organes comme le réservoir d'huile qui migre vers l'arrière est décidé, d'où son appellation « trappe à huile ». Avec ses 190ch, la 2.4 S est la plus désirable de toutes les 911 « classic ».</p> <p>Notre exemplaire est dans un état presque parfait. La peinture a été refaite il y a peu et la qualité du travail est à la hauteur. L'intérieur Recaro (option d'époque) est neuf lui aussi. Les ajustements des ouvrants sont irréprochables, les joints sont neufs, les insignes, vitrage et optiques sont en parfait état. La pompe à injection mécanique à plongeurs Bosch vient d'être révisée. Son moteur n'est pas celui d'origine mais est bien un moteur de 2.4S. Venue par la route, notre 2.4 S est, à juste titre, une valeur montante en collection, plus encore dans un état comme celle-ci.</p> <p>The 911 2.4 S was the fastest production car sold new in Germany in 1971 with a top speed of 240 km/h. It could be distinguished from the rest of the line up thanks to its front chin spoiler and larger rear arches. Another tell-tale feature was the oil filler cap on the passenger side rear arch, often mistakenly taken for the fuel filler... The performance is impressive, the soundtrack just as much and let's no talk about dependability. We could also mention the staggering racing heritage. All this has helped shape the 911 legend.</p> <p>Our example has been fully restored to very high standard. The door, bonnet and trunk adjustments are perfect, the seals are new all around and the paintjob is finished like it should be on any car. Lights, insignas and windshield and windows are in excellent condition. The Recaro front seats and the rest of the interior are also new. The mechanical fuel pump has just been overhauled, a welcome bonus. Although its engine isn't its original one, it is a proper 2.4S powerplant. This 911 was driven to our premises and is a very clean and tidy example of the breed.</p>	80000	100000
-----	---	-------	--------

338	<p>1987 Peugeot 205 GTI 1.6 Moteur XU5J 1580cm3, 105ch DIN Carte grise française Estimation :7-10 000€</p> <p>La 205 GTI que nous vous présentons est une phase 1 de janvier 1987 avec en option : vitres électriques, fermeture centralisée et rétroviseur passager. Totalisant 254 000km , elle a toujours été très bien suivie et n'a appartenu qu'à des ingénieurs. Un dossier de factures remontant à 1994 sera transmis, de même que le bon de livraison.</p> <p>Les travaux effectués dernièrement d'ordre mécanique comprennent la prise des compressions moteur (environ 5% de perte par rapport à l' origine), le changement d'un cardan droit, des supports moteur, de l'allumeur et de son joint neuf, de la distribution et de la pompe à eau mais ne s'arrête pas là, bien au contraire. Les injecteurs ont été nettoyés aux ultrasons, l'alternateur a reçu des roulements neufs, la tête et le doigt d'allumeur sont neufs, les durites d'huile et d'eau suspectes furent également remplacées, de même que les étriers et plaquettes de frein.</p> <p>Esthétiquement, cette 205 a également reçu de très nombreuses attentions. Elle sort ainsi tout juste de peinture avec démontage complet des ouvrants et peinture intérieure de ces derniers. Les liserés ont été repeints dans leur couleur d'origine et les longues portées SIEM ont été réfectionnées. L'intérieur n'est pas en reste avec des sièges sortant tout juste de chez le sellier. La moquette a été entièrement lessivée et est très bien revenue.</p> <p>C'est une GTI en excellent état général et très bien suivie par des propriétaires passionnés de la bombinette que nous vous offrons aujourd'hui. Son châssis aiguisé, sa direction communicative et son élan fantastique ont à jamais fait entrer la 205 GTI dans la postérité.</p> <p>Great examples of the 205 GTI breed have long been hard to find. They gradually fell into penniless hands and suffered from tasteless or worse-even, downright nasty modifications.</p> <p>Things are changing fast however with more and more of them being put back to factory specs; they're coming back with a vengeance.</p> <p>The amount of work this car has received lately falls into the category of "too-long to list".</p> <p>We will however go over some of the most important ones. The compressions were taken (less than 5% loss from new), the engine bushings have been changed as have the rotor arm and distributor head. The injectors were cleaned with ultra-sounds and the alternator was given new bearings. Calipers and pads are also new.</p> <p>This 205 is just out of the paint booth and looking great. The SIEM projectors have just been refurbished in their original yellow tint. The interior has also been fully retrimmed and the carpets were taken out and fully washed.</p> <p>Examples as good as this, with documented history since 1994 and the original delivery slip are hard to come by.</p>	6000	8000
-----	---	------	------

339	<p>1967 Lancia Fulvia 1.3 Rallye Châssis N° 818330*003362 N° moteur: 818140-2239540 1298 cm3, V4 engine à 45°, double arbres à came en tete. 87ch à 6000 trs/min et 11 ,5 mkg à 5000 trs/min</p> <p>C'est au salon de Genève 1963 que le public pose le regard pour la première fois sur la berline Lancia Fulvia. La berline était à ne pas s'y tromper, la petite sœur de la Flavia dont elle partageait d'ailleurs un grand nombre de pièces. Le raffinement et l'ingéniosité mécanique étaient cependant dignes d'une vraie Lancia et reprenaient de nombreuses solutions à la grande sœur telles la traction avant, la suspension avant à ressort transversal et les freins à disques aux quatre roues ou encore le faux châssis fixé en six points. Les travaux sur le coupé commencèrent à partir de la fin 63 pour une présentation officielle au printemps 1965, sous la girouette de Pietro Castagnero, à la tête de l'équipe de dessinateurs maison.</p> <p>Le moteur était en tout point spécifique à la Fulvia et avait de quoi réjouir les passionnés de la marque. En effet, le V4, bien qu'apparenté à celui de l'Appia était incliné de 45° sur le côté conducteur et ses cylindres étaient disposés selon un angle de 13°. La nouveauté résidait dans l'entraînement des soupapes par deux arbres à cames en tête. Les chambres de combustion hémisphériques sont un lointain héritage et évoquent davantage l'Aprilia !</p> <p>Le modèle présenté est une véritable sortie de grange, à l'arrêt depuis 1975 environ à en juger par les derniers autocollants de vidange apposés sur la contre-porte. Elle fut vendue en 1970 par la société STEE à la société Tramera de Paris 13ème qui la revendit en 1978 pour la somme de 7953, 85 francs, pour une valeur d'achat de 18 355 francs 8 ans auparavant. Nous avons eu l'émotion de trouver une contravention pour excès de vitesse relevée au « radar cinémométrique ». Les sièges bordeaux sont salis par des années de remisage mais leur très faible usure saute immédiatement aux yeux . L'ensemble de la structure est très sain, les conditions de stockage ont leur mérite dans la préservation de ce coupé puisque près de 40 ans d'inactivité laissent en général des séquelles que l'on ne trouvera pas sur notre exemplaire. Le moteur n'est d'ailleurs pas bloqué puisque nous avons pu le tourner à la main. Ce coupé de la première série est d'une élégance qui doit tout à la pureté de ses traits.</p> <p>Rien de superflu, une hauteur de flanc parfaite, de fins montants de vitres, un arrière tronqué en léger retrait et une calandre expressive encadrant deux groupes de doubles optiques : simple et diablement efficace !</p> <p>The Fulvia coupe was introduced in 1965, the brainchild of Pietro Castagnero and his team of in-house designers. In 1967, the bore was increased bringing the displacement to 1298cc, up from 1216cc with the power up from 80 to 88bhp for a weight of 915 kg. Eminently elegant with thin pillars and a recessed tail, the Fulvia coupé was one of the seventies' loveliest coupés.</p> <p>Our example was sold from one company to another in 1970 and registered in the name of its owner in 1978. It appears to have been sitting since the early 80s and is in a remarkable state, a testament to how well it was stored. The seats, although dirty, show very little wear as does the dashboard. Open the hood and any rust you might find will be superficial, the same applies for the underpinnings. We managed to turn the engine by hand and although the brakes are seized, it is overall in an impressive condition for a car that has been laid up this long. A very worthy example indeed.</p>	5000	3000
-----	--	------	------

340	<p>1950 Berlin III, canot de course de classe E2, ex Jürgen Baginski Kurt Hersch avait mis au point des bateaux de patrouille durant la Seconde Guerre Mondiale et démarra son activité pour de bon en 1946. Il était très actif dans la bourgeonnante scène de la course à canots à moteurs de l'Allemagne de l'après-guerre, que ce soit en tant que constructeur que pilote. Il construisit d'ailleurs quelques bateaux pour Jürgen Baginski, riche héritier allemand. C'est en 1953 qu'il remporta un trophée Rimband sur le Lac Starnberg aux commandes d'un Berlin III. En 1956, il est le vainqueur des Championnats du Monde à Cannes à bord d'un Berlin IV. BMW Veritas fut créée en 1946 à Messkirch par Ernst Loof et deux autres amis afin de modifier des BMW selon les demandes de clients privés. Ils débutèrent avec des moteurs à six-cylindres Heinkel car l'usine BMW n'était pas en mesure de leur fournir des moteurs en quantité suffisante et ne voyait pas forcément cela d'un bon œil. Conçu par Max Steaves et construit par Bootsbau Gersch de Weisbaden pour Jürgen Baginski, ce magnifique canot a une coque en bois laminé sur une structure de cèdre et un carénage moulé pour le poste de pilotage et le compartiment moteur. On retrouve d'ailleurs la traditionnelle calandre à « haricots » typique de chez BMW sur le capot, ce dernier étant percé de six trous afin de laisser les sublimes sorties d'échappement apparaître au grand jour. Le cockpit biposte est agrémenté d'un volant à gauche et d'une transmission manuelle ainsi que d'un pare-brise en acrylique. Le sublime tableau de bord en bois vous informera de la santé de la mécanique grâce aux différentes jauges et autres chronomètre et compteur kilométrique. Attardons-nous sur le moteur, pièce maîtresse de ce superbe canot. Il s'agit d'un six-cylindre en ligne BMW Veritas, le fameux bloc de 1998 cm3 et culasse en V de la BMW 328. Propulsant initialement une 321, celui-ci a été retravaillé selon les caractéristiques techniques de la 328 et est désormais équipé de trois carburateurs. La coque et le moteur furent entièrement refaits entre 2006 et 2010 et parfaitement stockés depuis. Rareté absolue, le Berlin III que nous présentons est un superbe spécimen des canots de course des années 50 et il pourrait bien être le plus ancien survivant de son espèce à moteur BMW. Que ce soit à une régates de bateaux anciens ou bien à l'abri chez un collectionneur de BMW (pourquoi pas les deux ?), ne ratez pas cette opportunité extrêmement rare d'acquérir une véritable pièce de collection. 1950 'Berlin III' E2 Class race boat, ex Jürgen Baginski Estimate: 100 / 150 000€</p> <p>Kurt Hersch had designed fast patrol boats during the Second World War and created his own boat-building business in 1946. He was heavily involved in the burgeoning sportsboat racing scene of post-war German and achieved noteworthy success: in 1953 he won the Ribband trophy on Lake Starnberg on a Berlin III and in 1954 he won the World Championship in Cannes behind the wheel in 1956. Ernst Loof, ex director of BMW's racing department and motorcycle ace set up BMW Veritas (later Veritas) in 1946 at Messkirch to modify engines for privateers. They initially worked with six cylinder overhead camshaft motors from the Heinkel Company. Our Berlin III was designed by Max Steaves and built by Bootsbau Gersch, Weisbaden, for racing driver Jürgen Baginski. The hull which is of laminated timber over cedar frames and timbers, is finely paint finished with polished laminated timber decks. The engine is covered with a moulded cowling, same for the cockpit. The engine cover is fitted with the landmark BMW style split ventilators and has holes for the six polished exhaust pipes. The two-seat cockpit with curved acrylic screen and left hand wheel steering with hand gear shift is finished in red trim and has a veneered dashboard with gauges, stopwatch and speedometer. The motor is a BMW Veritas double overhead camshaft alloy engine of six cylinders and 1,998cc displacement. It started life as a BMW 321 unit, and has since been rebuilt to 328 specs with triple carburettors and V-head. The hull and engine were restored to the higher standards between 2006 and 2010 and have since been kept in optimal condition. Berlin III is a stunning example of the small high performance sports boat of the 1950's and features one the world's best race engines. It would draw a lot of attention docked at a pier among other classic boats and/or in someone's private collection on dry shores.</p>	160000	130000
-----	--	--------	--------

341	<p>Cadillac Eldorado Cabriolet Châssis CA64XE618246 Livrée neuve en France V8 de 429ci (7L) et boîte de vitesses Hydra-Matic à 4 rapports Longeur : 5.715mm Carte grise française</p> <p>L'Eldorado est apparue en 1953, dix ans après nous en étions déjà à la cinquième génération soit presque une génération tous les deux ans ! Le marketing américain était alors en pleine effervescence ! Après Harley Earl et Chuck Jordan, ce sera au tour du génial Bill Mitchell de penser les lignes de ce cinquième opus de la légendaire américaine.</p> <p>En 1964, l'Eldorado subit quelques changements esthétiques (il y en avait déjà eu en 1962) comme une calandre formant un V sur les plans horizontaux. Les ailes arrière en pointe en étaient à leur 17ème année d'existence et adoptaient un dessin plus timoré Cette année là on verra arriver le Comfort Control, système de gestion du chauffag et de la climatisation entièrement automatisé et contrôlé par un simple bouton de thermostat au tableau de bord.</p> <p>Notre Eldorado fut livrée neuve en France. Dans un très bon état général, elle est vendue avec un contrôle technique sans défauts. La pompe hydraulique de direction assistée a été changée et une vidange récente fut effectuée avant la vente. Son propriétaire l'a utilisée pour ses vacances d'été et elle participa même au concours d'élégance de la Baule l'été dernier.</p> <p>Our Eldorado was sold new in France. In an excellent overall state, it will be accompanied by a "contrôle technique" with no advisories. The hydraulic power steering pump was changed recently and an oil and filter change carried out. Its owner used it for his summer holidays and took part in the Concours d'Elegance of La Baule (famous beach resort on the Atlantic coast).</p>	20000	15000
-----	---	-------	-------

342	<p>1967 PORSCHE 912 TARGA Empattement court Boîte 5 vitesses N° de châssis 550164 5140 Targas produites en 1967 Titre de circulation européen</p> <p>La 912 représentait l'entrée de gamme Porsche pour 1965. Le retrait de la 356 et la montée en gamme de la 911 étaient un possible risque commercial pour la marque de Stuttgart qui ne souhaitant nullement se priver de la clientèle de la 356. C'est ainsi que fut lancée la 912. Equipée du quatre-cylindres de la 356, initialement en 1.6 l et à culasses et bloc en aluminium. Afin de rester dans la gamme de prix de sa devancière, la 912 se devait de faire l'impasse sur un certain nombre de raffinements tels la montre électrique, l'indicateur de pression d'huile moteur, le volant en bois ou les jantes chromées. Cela n'empêchait en rien la 912 d'être beaucoup plus confortable que la spartiate 356 tout en restant bien plus accessible qu'une 911. Porsche avait parfaitement ressenti le marché et la 912 connut un grand succès de 1965 à 1969, année pendant laquelle la cylindrée atteint 1972cm³.</p> <p>La peinture et l'intérieur en cuir rouge de notre 912 ont été restaurés en 2009. Moteur et boîte de vitesses ont été entièrement remis en état. Dans un excellent état général, ce désirable exemplaire en empattement long et équipée d'un moteur 1991cm³ à toit targa est dans un très bon état global, n'ayant parcouru que 300 kilomètres environ depuis sa restauration.</p> <p>The 912 was introduced in 1965 as a successor to the 356C. It carried over the 1,6l all-aluminium engine from the 356C until its demise. The 912 sold very well in spite of the creature comforts it did without. A much more comfortable car than the 356, it sold in 35 000 units over its four year lifespan.</p> <p>This example was acquired in 2009 by its current owner who embarked on a full restoration.</p> <p>The interior and paintjob were fully redone, to the best standards. The gearbox is a five speed which adds much-needed driving confort. Having only been driven around 300 kilometres, this 912 is in excellent overall state and is just awaiting its new owners.</p>	40000	30000
-----	---	-------	-------

343	<p>1959 Mercedes-Benz 190SL Châssis N° 12104 9500112 Titre de circulation Européen Restauration récente Estimation : 80 / 100 000€</p> <p>"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'œuvre 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. C'est une voiture extrêmement robuste, destinée à une clientèle intéressée par une voiture élégante évoquant la mythique 300 SL. Dans la tradition de chez Mercedes Benz, cette voiture est très bien construite et permet un usage quotidien."</p> <p>La 190 SL présentée a été entièrement refaite récemment. La carrosserie, la sellerie, les accessoires en chromes ou encore la capote sont neufs.</p> <p>La combinaison de couleur est très élégante et plutôt rare. Le moteur a été lui aussi revu. Une restauration de 190SL est une opération chère, notamment avec ouvrants en aluminium, plus difficile à travailler. Partir sur un exemplaire déjà restauré est une excellente idée, la demande pour cette magnifique voiture de la marque à l'étoile ne faisant qu'augmenter.</p> <p>Our 190 SL has been entirely restored. The brightwork is new as are the interior and hood. This color is not the most frequent on 190SLs but assuredly one of the smartest. The engine has also benefitted from recent work.</p>	100000	80000
-----	---	--------	-------

344	<p>1960 MGA 1600 Châssis n° 72103 Carte grise de collection</p> <p>La MG A fait une entrée en la matière que beaucoup de modèles peuvent lui envier. C'est en effet deux barquettes MG qui courent au Mans en 1955 qui annoncèrent la ligne de la nouvelle A, sur le point de débarquer dans les concessions de la marque à l'octogone. L'ingénieur Albert Sydney Evener est l'auteur de ses lignes qui remportèrent tous les suffrages, notamment outre-Atlantique. Sur 101 081 exemplaires produits en 7 ans, la MG A sera en effet le roadster Britannique au plus grand pourcentage d'export puisque seules 5869 furent vendues au Royaume-Uni. Syd Evener est aussi le père de la géniale MG B, belle descendance !</p> <p>Notre exemplaire est une 1600 de 1960. Provenant de l'Ohio, elle est française depuis 2009. Son importation dans l'hexagone sera pour elle une véritable renaissance. Arrivée rongée par les hivers du Midwest, elle sera entièrement restaurée par les artisans et magiciens de l'atelier Automobiles Z&P dont on peut saluer le travail. Le châssis fut traité par cataphorèse afin d'offrir des années de tranquillité à son propriétaire, de nombreux éléments de carrosserie ayant été changés au passage.</p> <p>La mécanique ne fut pas oubliée, bien au contraire. Le sélecteur de boîte de vitesse à été revu, le démarreur changé, l'allumage et la carburation (2 S) remis à neuf, un radiateur d'huile ajouté, les filtres à air, essence et huile sont également neufs. Le circuit électrique a été entièrement revu et remis en état de conformité intégrale. La liste continue et s'étend, ce ne fut visiblement pas une question de dépense mais bien plus une question d'affection pour cette belle anglaise qui ne demande qu'à rouler. Le rouge et le noir, plus qu'un sublime roman, sont deux couleurs se mariant à merveille avec la pureté du dessin de la MGA.</p> <p>With very few MGAs sold in Europe, this one unsurprisingly hails from the other side of the pond. Repatriated in 2009, it came from Ohio and was looking really sorry for itself, with a badly corroded chassis. Taken to Automobile Z&P, a specialist in the restoration of classic British roadsters. Kudos must be given for the work carried out. The chassis was given new metal and treated to a CDP coating (cataphoresis). The twin SUs were recently synchronised and overhauled and an oil radiator has been fitted. The electrics were also completely redone, expensive and necessary work. The list of the remaining work is extensive and totals to an impressive 45 000€, including a full retrim of the cabin. The MG A is an all-time classic and one of the prettiest roadsters to come out of Britain</p>	30000	25000
-----	--	-------	-------

345	<p>1965 Mercedes 220 Sb Type W111 Châssis N°11101210156485 Puissance : 110ch à 5000 trs/min et 17.5mkg de couple à 3500 trs/min Carte grise Française</p> <p>Les travaux sur la descendante des fameuses « pontons » débutèrent en 1956. Le fil rouge du projet qui devait donner naissance à la W111 était la sécurité. C'est en effet sur cette génération de Mercedes que l'on verra apparaître une première mondiale : les zones d'absorption, permettant d'absorber l'énergie cinétique en cas de choc. La firme à l'étoile déposa également un brevet pour ses ceintures à enrouleurs. Le dessin mettait en exergue la visibilité depuis le volant, avec une surface vitrée plus importante que sur les « pontons » mais ne faisait pas l'impasse sur l'élégance avec de petites ailes sobres et fluettes appelées Heckflosse en Allemand.</p> <p>Le six-cylindres en ligne de 2195cm3 produisait 110 chevaux, alimenté par deux carburateurs Zenith et proposait des performances honorables à cette jolie berline. Les travaux récents comprennent le changement de l'alternateur et de sa courroie, 6 bougies ou encore une importante facture de 1400€ en 2009 comprenant le faisceau de bougies, la pompe à essence, un jeu de vis platinées neuf, une mise au point moteur et divers joints.</p> <p>Nous avons affaire à une voiture ayant eu très peu de propriétaires, le certificat précédent datant de 1975, et il s'agissait d'ailleurs sans doute d'un changement d'adresse, les factures procurées étant toutes au nom d'un monsieur Jossot, ayant déménagé du centre de Paris pour le département 95.</p> <p>Celles-ci s'étalent sur une durée de 7 ans, de 1971 à 1978. Le propriétaire actuel l'a depuis 2008 et l'utilise régulièrement, il est d'ailleurs venu à son bord jusqu'à nos locaux. L'état général de cette 220 S est tout simplement bluffant : qu'il s'agisse des soubassements, du plancher de coffre, des joues d'ailes ou encore de son superbe intérieur en skaï d'origine qui mérite tous les honneurs.</p> <p>Prête à prendre la route, cette belle berline est dans un état qui va aujourd'hui chercher des prix conséquents outre-Rhin. The 220Sb was the successor to the "Pontoon" Mercedes and was introduced in 1956. It was the first car to feature crumple zones and pre-wound seatbelts. You can immediately tell this car was designed in the fifties thanks to its discrete tailfins, hence its Heckflosse nickname in German.</p> <p>Our example must have had very few owners as it comes with a folder of service invoices ranging from 1971 to 1978, all in the name of a Mr Jossot. His address changed in 1975 and the carte grise was reissued. The present owner purchased it from him in 2008 and had it extensively serviced in 2009, for a sum of 1400€. Spark plug leads, alternator, fuel pump and so on were changed as well as numerous seals throughout. It was driven to our premises and is in a remarkable state. Its interior is believed to be the original one and has weathered stunningly. The rest of the interior is on par, the chrome bezels scattered around the cabin are lovely as are the dashboard and headliner.</p> <p>Simply one of the nicest around.</p>	15000	12000
-----	--	-------	-------

346	<p>1978 Porsche 911 SC Targa (K series) N° de châssis 9118211168 6 cylindres à plat de 2994cm3, type 930/04 180 ch à 550 trs/min et 237 Nm à 4200 trs/min Poids : 1233 kilos Carte grise française de collection</p> <p>SC, deux lettres pour « Super Carrera ». C'est ainsi que se nommera la 911 lancée en 1978, censée être la dernière 911, suite à l'arrivée de la 928 et de la 944. Treize ans après sa sortie, la 911 était un succès retentissant, ayant graduellement muté en une GT plus vivable au quotidien. La clientèle Porsche était alors principalement désireuse d'une voiture à piloter, d'une précision de conduite et d'un ressenti typique à la marque. Afin de capter de nouveaux clients plus soucieux de facilité d'usage et de fiabilité, Porsche mit au point la SC, dont le moteur n'était autre que celui de la Turbo, en version atmosphérique bien sûr et à la courbe de couple lissée par rapport au 2.7 qu'il supplantait. La SC sera la première Porsche à être entièrement galvanisée, la première à être offerte en version cabriolet et la première à proposer un freinage assisté. Constituant une offre intéressante car à des tarifs encore abordables, la SC n'en est pas moins une vraie Porsche et d'autant plus désirable en version Targa.</p> <p>Doté du « black-look » (option M496) en lieu et place des chromes habituels, notre SC est de provenance américaine. Nous l'avons ramenée nous-même depuis Paris et l'essai s'avère plus que concluant. Démarrant sans difficulté, une fois le maniement de la boîte 915 maîtrisé cette Porsche est digne de son badge et est un vrai régal à mener. Les jantes Fuchs sont en très bon état, les ajustements sont excellents et la peinture a été refaite il y a quelques années avec démontage complet des ouvrants et même du pare-brise et se trouve encore dans un très bel état. L'intérieur est lui aussi dans un bel état d'origine.</p> <p>Equipped with the optional « Black-look », our SC is a US-market car. We drove it from Paris to our showroom and the drive revealed no apparent issues. The flat-six pulls like a train and does not smoke when starting, revving or when letting off the gas. Once you've accustomed yourself with the 915 gearbox, it is a delight to drive hard or cruise in, which 911's are famous to do with admirable ease. The Fucks rims are in great condition and the car was given a full respray a few years ago with the engine and windows out. The SC is on the ascending slope and this example will continue to hold its value while delivering legendary Porsche worry-free thrills.</p>	25000	20000
-----	---	-------	-------

347	<p>1965 RENAULT GORDINI 1100 Châssis N° 0500035 Type R1134 Carte grise française</p> <p>Lancée au Salon de Paris de 1964, la R8 Gordini est la première voiture du losange préparée par un professionnel mis à disposition du grand public. Les kits Autobleau et Ferry de l'époque proposée jusqu'à présent ne proposaient en effet pas de véritable mise au point du châssis, manquement auquel comble le « sorcier » avec 4 freins à disques et des renforts de caisse, entre autre. La R8 Gordini, affublée de sa belle robe bleu France 418, se verra très vite propulsée au rang d'icône par la coupe éponyme dont elle est la protagoniste. De grands noms tels que Andruet, Jarier, Ragnotti, Thérier ou Nicolas ont tous démarré en rallyes ou courses de côte avec une « Gord ».</p> <p>L'exemplaire n'est qu'une troisième main, son premier propriétaire l'ayant gardée de 1965 à 1999. Elle fut ensuite restaurée par Bernard Lagier, ancien coureur de la coupe Gordini puis acquise en 2003 par son actuel détenteur. Ayant toujours couché à l'abri avec lui, ce modèle est en excellent état général, aussi bien à l'intérieur, qu'en carrosserie ou encore au niveau des soubassements.</p> <p>Les deux Weber de 45 viennent d'être refaits, de même que les guides de soupapes en bronze ou encore la pompe à eau qui est récente. Equipée d'une calandre 4 phares de 1300, cette véritable pièce du patrimoine français est encore aujourd'hui très performante et distille un plaisir de conduite comme seules savent le faire les « tout à l'arrière ».</p> <p>This 1100 Gordini is a 3rd hand only. Purchased in 1965 by a gentleman who kept in until 1999, it was then restored by an ex "coupe Gordini" driver, Mr. Bernard Lagier. It was then acquired in 2003 by its present owner, who's taken excellent care of it and always stored in a dry and heated garage. Its twin 45 Webers have just been refurbished and it also has new bronze valve guides and a new water pump. Fitted with a 4 headlights grille from a 1300, this impeccably sorted example will be driven to the sale and will provide its future owner with the regular rear-engined thrills these cars are famous for.</p>	30000	25000
-----	--	-------	-------

349	<p>1964 Citroën ID 19 N° de série : 3614513 Carte grise Française</p> <p>ID ou DS ? Idée ou Déesse ? A en juger par le succès rencontré par l'ID, celle-ci n'était à n'en point douter une excellente idée. Citroën n'était pas là pour jouer à fleurets mouchetés en ce moi de mai 1957 lorsque fut lancée l'ID. Bien au contraire, en dotant sa nouvelle mouture de la merveilleuse suspension hydraulique de la DS mais en revoyant un peu la dotation à la baisse, le constructeur du Quai de Javel s'assurait des débouchés commerciaux auprès d'une population plus soucieuse de son portefeuille mais désireuse de s'offrir le raffinement et la fameuse ligne de la DS, couchée sur le papier par Flaminio Bertoni et André Lefebvre. Notons au passage que le magazine anglais Classic&Sports Car décerna à la DS le titre de « most beautiful car of all time ».</p> <p>L'ID 19 Confort était basée sur la version Luxe et coiffait la gamme ID. La dotation s'enrichit substantiellement avec les années et l'on voyait apparaître en 1962 le freinage assisté ou encore une boîte 4 vitesses synchronisée et une direction assistée dès l'année suivante. On verra les accoudoirs de porte faire leur apparition de même que les sièges avant inclinables (appréciable !), une montre ou encore un miroir de courtoisie. Le freinage et la boîte de vitesses ne seront pour autant jamais hydrauliques comme sur la DS.</p> <p>Mise en circulation en 1964, l'ID proposée est entre les mains de son propriétaire depuis 1995. Elle reçut un voile de peinture il y a trois ans, voile qui ne s'étendit pas jusqu'au toit en polyester qui est resté d'origine. L'intérieur propose lui aussi une belle patine d'origine tout en restant très propre. Les frais récents comprennent la réfection des freins, de l'échappement (ligne complète) et de l'allumage. La DS (et l'ID in extenso) est la voiture la plus collectionnée au monde (avec la MG B peut-être) et constitue le paroxysme des voitures d'ingénieurs, à l'époque où nos cerveaux nationaux se distinguaient par les techniques de pointes qui firent nombre d'émules et d'envieux par delà nos frontières. Il est amusant de noter que l'ID fut beaucoup plus répandue que la DS et que nombre de ceux qui disent « mon grand-père avait une DS » se trompent juste de modèle !</p> <p>The ID was a derivative of the DS introduced in 1957. It was geared towards those buyers who wanted the DS' landmark design and sophisticated suspension but were willing to sacrifice a few creature comforts such as the semi-hydraulic clutch and brakes in order in exchange of a lower price.</p> <p>The ID was however a very strong seller and unsurprisingly sold the DS. The ID Confort which was the upscale ID was the biggest hit and featured door armrests, passenger vanity mirror, front and rear central armrests and adjustable front backrests.</p> <p>First registered in 1964, our ID is with its current owner since 1995. It was sprayed over 3 years ago except for the polyester roof which has kept its original white. The interior also shows a nicely preserved patina while remaining very clean and tidy. Recent service includes the brakes and a new exhaust line (front to back) as well as a sorted ignition. The ID remains very popular for providing most of the DS thrills for a tighter purchase and running budget. This one will not disappoint, in fact it is on the road as we write this description.</p>	27000	22000
-----	---	-------	-------

350	1974 DRAGON <p>Quillard d'une rare élégance, présent dans les plus grands ports d'Europe est l'un des voiliers les plus mythiques du XXe siècle. Le créateur du Dragon est le fameux architecte Norvégien John Anker qui dessina ce fabuleux quillard en 1928. Il fit son apparition dès 1948 en France, année ou il fut sélectionné par les jeux Olympiques de Londres. Bateau extrêmement fin à barrer et à régler il permettra une joie sans limite de navigation. En résumé un bateau d'exception pour navigateur et régatier exigeant. Le bateau présenté à été entièrement restauré (Dossier à disposition), Pont, roof, vernis, membrures, boulons de quille, etc.... Equipé d'un jeu de voile (Grand voile et génois), ainsi que de son taud. ";"Keel of a rare elegance, present in the largest ports in Europe is one of the most legendary sailing twentieth century. The creator of the Dragon is the famous Norwegian architect John Anker who designed this fabulous keelboat in 1928. It soon appeared in France in 1948, the year he was selected by the London Olympics. Extremely fine boat to steer and adjust it will boundless joy navigation. In summary an exceptional boat for sailor and require browser. The boat was completely restored presented (File available), bridge, roof, varnishes, frames, keel bolts, etc.... Equipped with a set of sails (mainsail and genoa), as well as its awning</p>	35000	28000
351	1962 BOESCH 510	16000	13000
352	1969 PININ Super Tortuga	12000	9000

353	<p>1936 Peugeot 402 D4 cabriolet Châssis N°605596, sorti le 31/07/1936 et livrée neuve à Annecy Authentique « coupé-découvrable » Carte grise Française Essieu à roues indépendantes à l'avant, suspension arrière à cantilever entiers, montés en avant du pont, poussée et réaction par tube central autour de l'arbre de transmission. Moteur type TH, 4 cylindres, 3 paliers, 1991cm3, 11 CV fiscaux, 55 chevaux à 4000 trs/min, soupapes en tête (tiges et culbuteurs). Boîte manuelle 3 rapports La 402 est ingénieusement commercialisée sous le nom de « 402 Fuseau-Sochaux » afin de mettre en avant ses qualités aérodynamiques, avec ses phares cachés derrière une grille très plongeante et son arrière profilé. Pour l'anecdote, ce sera également la première voiture française à proposer une lunette arrière dégivrante ! La gamme 402 sera particulièrement riche, l'on trouvera deux empattements différents et des coachs, coupés, cabriolets et une commerciale. La 402 sera une des Peugeot les plus fiables et les mieux finies, l'histoire en veut pour preuve les exploits de Delphine II et ses 100 000 kilomètres en roulage (quasi) continu (et ses 1500 kilomètres quotidiens, 66 jours au total. Une opération menée à l'époque par Yacco. La 402 D4 que nous vous présentons est un modèle de 1936. Sa belle robe bleue et ses liserés rouges lui confèrent une élégance sans faille, bien aidée par la ligne de la 402, dont la capote épouse à merveille la silhouette. Son arrière callypige et ses voies réduites participent à la légèreté de l'ensemble, assurément un des dessins les plus réussis de l'entre-deux guerres pour une voiture de grande diffusion. La sellerie est récente et le moteur a été entièrement refait chez un spécialiste de la Haute-Loire. Nous avons eu le plaisir d'essayer cette 402, venue par la route depuis la Moselle, et pouvons confirmer son remarquable état général, qu'il s'agisse de la disponibilité de son moteur, de la commande de vitesse ou de la direction. Elle présente bien les spécificités propres aux cabriolets 402 D4, à savoir le bitotalisateur, le cendrier, la montre incorporée au bloc compteur ou encore les accoudoirs avant et arrière. Elle est vendue avec un contrôle technique de fin 2012 avec seulement trois lignes sans contre-visite. Une des plus belles carrosseries de chez Peugeot, sublimée en version cabriolet et qui permettra à 4 adultes d'en profiter en toute aise à un prix bien inférieur à celui d'une Eclipse à toit électrique. The 402 was launched in 1935 after 6 years of careful studies by the engineers of Sochaux. Its design was heavily influenced by the Chrysler Airflow and credit must be given to Henry Thomas, the chief designer at the time for his genius. The 402 range was very rich and featured a commercial version, sedans in short and long-wheelbase, coupes and cabriolets in 2 and 2+2 guises as well as the world's first coupe-cabriolet with a full-metal foldaway top which retracted neatly into the rear panel. The 402 on offer is a D4 example(2+2) in a very nice blue livery with red stripings. The upholstery was recently restored and the engine was fully overhauled in 2004. The hood is in excellent condition as is the paintwork and the underpinnings. The contrôle technique dating back to October of 2012 shows only three minor advisories. The test-drive was more than successful, the car starts on the first pull of the lever and idles smoothly. Gear shifts are trouble-free as is the feel of the steering. This D4 will comfortably sit four adults and let them soak up the sun at a fraction of the price of an Eclipse. Its timeless design and easy maintenance make it a car you can't go wrong with. Nos plus vifs remerciements vont à Monsieur Raymond Dornier, co-fondateur du musée de l'Aventure Peugeot et à Monsieur Eric Lagoutte, actuellement en poste au musée pour leur aimable contribution.</p>	60000	50000
-----	---	-------	-------

354	<p>1929 TALBOT M67 Cabriolet Saoutchik Jalon dans l'histoire de la marque de Suresnes. En effet avec sa présentation, c'est la fin des 4 cylindres pour la marque. C'est exactement ce que souhaitait O. Clegg, le patron anglais, convaincu, dès 1924, que les moteurs d'au moins 6 cylindres étaient l'avenir pour les belles voitures de tourisme. Dès son lancement, la M 67 connaît un grand succès. En deux ans, ce sont près de trois mille trois cents exemplaires qui seront vendus. C'est un chiffre très important pour une voiture de cette catégorie. Aussi à l'aise sur la route que dans les concours d'élégance, on retrouve aussi la M67 dans les rallyes automobiles comme le célèbre Rallye de Monte Carlo. Au Salon de Paris 1929, le châssis fait l'objet de quelques modifications, Notamment l'empattement est légèrement réduit à 3.13 m, le modèle prend la désignation M67C, le châssis de 3,23 m devient le M67L. La carrière du modèle s'achèvera avec le salon 1932. Notre Talbot M67 présente un empattement de 3,23 m et avec son numéro de série on peut la dater de la vente aux enchères il y a quelques années. La fiche du club Talbot concernant cette voiture indique que la carrosserie de cette M67 a été réalisée par l'excellent maître Jacques Saoutchik. Avec son pare-brise à fins montants chromés et son absence de vitres dans les portes, cette carrosserie apparaît très fine et très légère. Les pare-chocs formés de deux tubes superposés n'alourdissent absolument pas la voiture. La ligne générale file du radiateur au pare-chocs arrière selon un trait de crayon unique, simple et précis. Avec sa capote qui disparaît presque entièrement, on est bien en présence d'une carrosserie élégante, fine et réussie. Historiquement nous savons que la famille actuelle détient cette belle Talbot depuis 1964 soit près de cinquante ans. Son immatriculation précédente remonte au tout début de 1951 dans le département de la Seine et comporte au moins deux propriétaires. Une plaque au tableau de bord indique que Monsieur Louis PLATET a été propriétaire de cette voiture. L'intérieur est d'origine en cuir noir. Les immenses portes s'ouvrent largement permettant un accès facile. Bien que jamais restaurée, notre tourer Talbot se présente dans un bon état d'origine. Il nécessite bien surs quelques soins, mais il est évident que ce châssis et cette carrosserie les méritent amplement. En premier lieu c'est une Talbot six cylindres, gage de qualité et de souplesse. Si la M67 a remporté un grand succès commercial c'est surtout parce qu'elle excellait dans sa catégorie. Un beau châssis ne suffit pas, il faut aussi une belle carrosserie et celle de notre Talbot est à la fois d'une grande élégance visuelle et d'une pureté de ligne comme seuls les grands stylistes savent le faire. Cette Talbot représente un très beau projet pour un amateur de la marque ou un passionné de carrosserie sans oublier les amoureux de la période classique</p> <p>1925/1933. "It is at the Paris Motorshow of 1927 that the new Talbot M 67 is presented. With its 6-cylinder OHV has left its mark on the period and became a milestone in the history of the brand of Suresnes. Indeed, with its presentation, this is the end of the 4-cylinder for the brand. This is exactly what wanted O. Clegg, English boss convinced, in 1924, the engines were at least 6 cylinders future for beautiful cars. Since its launch, the M 67 was a great success. In two years, nearly three thousand three hundred models to be sold. This is a very important figure for a car of this category. Equally at home on the road in concours d'elegance, there is also the M67 in rallies like the famous Monte Carlo Rally. At the Paris Salon in 1929, the chassis undergone some changes, including the wheelbase is slightly reduced to 3.13 m, the model designation M67C, the frame becomes 3.23 m M67L. Model's career will end with the 1932 show. Our Talbot M67 has a wheelbase of 3.23 m and the serial number can be dated to the end of 1929 just before the reduction in wheelbase. It is equipped with a very nice body Torpedo 4 places but with two doors. This body type is extremely rare in France. The French call this kind of case a ""Sport Tourer 4 Seater"" is more frequent but also handle with scalloped doors. Our body is more akin to the beautiful Delage D8 equipped with a box of the same type made by Chapron from the beautiful collection Milligen and dispersed auction a few years ago. The plug on this car club Talbot says that the body of M67 that was made by the great master Jacques Saoutchik. With windshield and chrome amounts for its lack of windows in the doors, the bodywork is fine and very light. Bumpers made of two superimposed tubes do not weigh down the car completely. The general line of the file radiator rear bumper on a pencil unique, simple and accurate. With its top which disappears almost entirely, one is in the presence of a body elegant, fine and successful. Historically we know that the current family acquired this beautiful Talbot since 1964 nearly fifty years. Its previous registration dates at the beginning of 1951 in the department of Seine and includes at least two owners. Plate to the dashboard indicates that Mr. Louis Platet has owned this car. The interior is original black leather. The huge doors open wide for easy access. Although never restored our tourer Talbot comes in a good original condition. It requires some care</p>	5500055000	45000
-----	---	------------	-------

355	<p>1928 AC Royale Roadster Châssis N° 17002 Moteur N° 6208, 4 cylindres de 1496cm³ Boîte de vitesse à 3 rapports (boîte et pont refaits à neuf) 2 places + dickie seat 8460 miles d'origine Ex musée de Brooklands Première immatriculation en 1932</p> <p>Notre Royale roadster fut assemblée en 1928/9 avec des pièces restées en stock dans l'usine de Thames Ditton suite au rachat de la marque par les frères Hurlock à Selwyn Edge. Une trentaine d'exemplaires furent construits et celle-ci est la seule connue à ce jour.</p> <p>Utilisée par la direction de l'usine pendant 4 ans, elle ne sera immatriculée pour la première fois qu'en 1932 et est à ce jour encore au nom de son premier propriétaire. Elle se présente aujourd'hui dans une patine de toute beauté, les cuirs et moquettes sont dans un état superbe et sentent bon le début du siècle dernier. Elle est d'autant plus remarquable car tout fonctionne. La boîte et le différentiel viennent d'être refaits il y a 150 miles. Cette très rare AC est une occasion unique d'acquérir une voiture importante, le musée de Brooklands ne s'y était d'ailleurs pas trompé.</p> <p>Il est à noter qu'absolument tout fonctionne. Sa légèreté d'ensemble, la ligne de sa capote ou encore l'harmonie entre le bleu turquoise de sa carrosserie et ses cuirs rouges lui donnent une allure très sympathique à l'oeil.</p> <p>This lovely Royale roadster was put together from spares left in the Thames Ditton factory after the Hurlock brothers purchased the company from Selwyn Edge in 1929. It is part of a batch of 30 cars assembled and the only one known to be in existence. It was used by the factory between 1928-1929 and 1932 when it was first registered. It then entered the Brooklands museum collection and remained there until 2012.</p> <p>Its interior and bodywork look highly original and remarkably well preserved. The transmission and rear differential have just been overhauled and incredibly it's still in the name of its first owner! It is in an incredible "time-capsule" condition, the leather and carpets are original and its aluminium body is notably clean. A rare example, this AC was regularly used in the dry months in South Western France and will continue to delight its future owner.</p>	40000	30000
-----	--	-------	-------

356	<p>1970 Porsche 911 2.2S Châssis N° 9110310645 6 cylindres opposés à plat N° moteur : 6302265 Cylindrée : 2195cm3 Injection mécanique</p> <p>Les modèles S recevaient des arbres à cames spéciaux, des soupapes plus grosses qui fermaient des conduits retravaillés et un taux de compression accru pour un total de 180 chevaux. Le châssis n'était pas en reste avec une barre anti-roulis arrière, des amortisseurs Koni et des disques avant ventilés. Notre 2.2S est dans la même famille depuis le milieu des années 80. Elle fut livrée neuve en Suisse avant d'arriver dans la Drôme, où elle réside dès lors. Restaurée dans les années 90, elle se présente aujourd'hui dans un bel état d'ensemble, les ajustages d'ouvrants sont bons, le toit targa est lui aussi en très bon état, de même que l'arceau en aluminium brossé. Les sièges avant ont été refaits récemment dans un beau cuir épais et offrent un bon maintien. L'état mécanique est irréprochable, le moteur ayant été entièrement refait en 2011. Le système d'injection a également été entièrement refait, un gage de sérénité quand on connaît le prix d'une réfection de pompe. L'essai routier s'avère concluant, la Porsche ne vire pas anormalement, les rapports rentrent tous bien et le freinage est à la hauteur. Un exemplaire soigné d'une 911 en version 2.2 S c'est l'assurance d'avoir une voiture qui démarre par tout temps, capable de vous emmener sans encombre à l'autre bout de la France ou de courir dans de très nombreuses épreuves sportives.</p> <p>The 911 S received hotter camshafts, larger valves and a different mechanical injection from its E and T brethren. The C series is the iconic 911 and the S also featured a rear anti-roll bar, Koni dampers and ventilated front discs. Our example was delivered new in Switzerland and remained there until our owner's dad purchased it in the 80's. It was subsequently restored in the nineties and the paintjob was done properly as it still looks sharp to this day. The brushed aluminium brace is in great shape, as are the door sills as well as the front and rear structures of the car. The front seats were reupholstered with nice, thick dark leather. The car's engine was fully rebuilt in 2011 and the work extended to the dismantling and inspection of the fuel pump for added peace of mind. This 911 2.2 S has a very solid bodywork and straight and consistent body gaps. Our test drive was very satisfactory, the car starts without issues and brakes, transmission and engine are all in good working order.</p>	60000	50000
-----	---	-------	-------

357	<p>1975 Alfa Romeo Giulia Nuova Super 1600 Type 105 26 Châssis N° 3694 4 cylindres en ligne de 1570cm3 avec bloc et culasse en aluminium 116 ch à 5500 trs/min et 16.5 mkg à 2900 trs/min « La berlina che vince » CT du mois dernier</p> <p>« Dessinée par le vent ». Voilà ce que l'on disait à l'époque de la Giulia. Classée par le M.I.R.A de Londres parmi les 3 voitures les plus aérodynamiques lors d'une étude de 118 carrosseries, elle présente en effet une pénétration dans l'air tout à fait exceptionnelle. Avant que les Alfa ne deviennent des Alfiat, la Giulia était une des berlines les plus performantes de sa catégorie. La gamme se coiffait alors avec les excellentes Berlina 1750 et 2000.</p> <p>Le restylage se concentrera principalement sur la face avant qui adopte une calandre noire et un logo Alfa différent. Le capot et le coffre perdent leur nervure centrale et deviennent lisses. Les feux arrière changent aussi légèrement et l'équipement intérieur se fait plus riche.</p> <p>Le beau bleu (presque un bleu France paradoxalement !) de notre modèle fait ressortir plus encore ses optiques jaunes. L'état général est excellent, qu'il s'agisse de l'intérieur ou de l'extérieur. L'état mécanique ne souffre pas la critique lui non plus, avec de récentes factures de pièces achetées chez un fournisseur reconnu pour son sérieux. Cette Giulia nous vient par la route, elle est régulièrement utilisée dans la région par son propriétaire passionné de la marque.</p> <p>Our 1600 Nuova Super is in excellent overall condition both from a distance or when taking a closer look. The paintjob is virtually new and offers a nice contrast to its yellow headlights. The interior is just as nice with immaculate front and rear seats and a lovely dashboard. The gear knob is in wood with the Alfa logo and gives that little extra touch to the cabin. Although we do not have much history on this Giulia, it has recently benefitted from new window and boot seals and distributor heads. It is owned by an alfisti who regularly uses it and comes with a few bills from a recognized retailer of quality parts.</p>	10000	8000
-----	--	-------	------

358	<p>1976 Saab 96 2 portes Châssis n° 96762001394 Titre de circulation suédois</p> <p>Le constructeur aéronautique Saab partait du principe qu'à la fin de la seconde guerre mondiale les besoins en automobiles allaient augmenter. Aussi la firme se fixa-t-elle comme objectif de développer une voiture destinée dans un 1er temps au marché scandinave. Contrairement aux Volvo qui arboraient une allure américaine, Saab souhaitait mettre en oeuvre son expérience accumulée dans la construction aéronautique et créer l'évènement par un design unique. Ce fut chose faite en 1947: la voiture présentée à la presse rompait avec tous les repères habituels définis par les véhicules conventionnels. Et personne n'imaginait alors que Saab avait développé un concept qui servirait de modèle pendant de longues années. Il s'agissait du modèle Saab 92, puis suivit la Saab 93 et Saab 96.</p> <p>Le modèle présenté est une Saab 96. Sans pour autant rompre avec sa forme de base, la voiture était plus élégante que ses devancières. La partie arrière surtout avait gagné en distinction. La ligne de toit ne s'achevait plus de façon aussi oblique. Ce petit artifice apporta un gain de place important au niveau de la tête pour les passagers arrière. La lunette arrière légèrement panoramique associée aux vitres latérales élargies donnait l'impression réussie d'une voiture équilibrée. La 96 ici présentée est dans un coloris jaune clair qui est encore sa peinture d'origine. La carrosserie est en état très correct, seules le capot et les portes seraient à revoir, en veillant à ne pas casser l'harmonie d'origine. Affichant 97 000 kms d'origine, une révision de la carburation vient d'être effectuée, son moteur V4 de 1498 cm3 s'ébrouant sans peine et n'émettant pas de fumées suspectes. L'intérieur est également en excellent état de conservation. Eligible au Tour Auto et au Monte Carlo Historique, la Saab 96 est une voiture éminemment sympathique qui s'adresse à un passionné de la marque ou à toute personne détestant la banalité automobile.</p>	6000	4000
359	<p>1958 Triumph TR3A Châssis N°TS31645 Carte grise de collection</p> <p>La TR3A présentée est un exemplaire d'origine française. La peinture a été refaite il y a peu et son intérieur cuir et ses moquettes sont en parfait état. La boîte de vitesses fut changée afin de laisser place à une boîte avec overdrive. L'embrayage et son émetteur et récepteur furent également changés lors de l'opération, les pièces étant de provenance MOSS. La liste des travaux s'étend puisque les 4 freins (disques et tambours) sont neufs, il en va de même pour les 4 pneus, les 2 phares ou encore l'allumage, la batterie, le tonneau cover, l'échappement et enfin le montage récent d'une direction à crémaillère, neuve elle aussi. S'il ne fallait ajouter qu'une chose ce serait une révision moteur... Elle vient d'être faite ! Pour ne rien gâcher au tableau, cette superbe TR3 bénéficie également de roues fils chromées du plus bel effet.</p> <p>The TR3 we're presenting was delivered new in France. It was subjected to a complete frame-off restoration. The gearbox was replaced with one equipped with overdrive. The clutch and its master and slave cylinders were changed with new ones in the process. The parts are all from MOSS. The list goes on and further reading tells us that the ignition, battery, tonneau cover, exhaust are all new as well. The steering rack is a rack-and-pinion unit, much easier to live with than the worm and peg ones. Brakes are new at all four corners. To perfect the picture you could possibly ask for one more thing... a engine inspection! Well, good news, that's been done as well! This TR3A also sports great looking chromed wire wheels.</p>	33000	29000

360	<p>1954 MG TF1250 N° de série : HDC466869 Moteur XPAG 1250cm3, boîte de vitesses à 4 rapports. Carte grise française de collection</p> <p>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.</p> <p>Notre TF est de 1954. Américaine comme la plupart de ses consœurs, elle est sur le sol national depuis un peu plus d'un an. Sa peinture fut refaite il y a un certain nombre d'années et mériterait d'être revue bien que ce ne soit pas choquant. La capote d'origine est en bon état, elle dispose également de ses couvre-tonneau, side-screens et couvre-capote. Le faisceau électrique est neuf et les 2 SU ont été revus, de même que les freins. Cette TF est décrite comme « parfaitement fonctionnelle » par son propriétaire et sera vendue avec un contrôle technique de ce mois-ci.</p> <p>Our TF is an american import, like the vast majority of cars now on European ground. It was repainted at some point although the paint would now need attention. The electrical loom is new and the twin SU's have just been adjusted. It also has new brakes. The TF is described by its vendor as a fine driving example and will be sold with a "contrôle technique" from this month.</p>	22000	18000
-----	--	-------	-------

361	<p>1982 Citroën Mehari N° de série : VF7AYCE0000CE4232 Une des 1300 exemplaires de Méhari 4x4 Carte grise Française Version 4 places</p> <p>Le lancement de la Méhari commença très mal! La présentation a eu lieu à Deauville le 11 mai 1968. La France vivait quelques «évènements» qui ne sont pas passés inaperçus mais qui firent de ce lancement un non évènement. Hors il s'agissait d'une voiture de loisirs conçue pour les ballades en plein air, pas vraiment la préoccupation des français en ce mois de Mai ou les pavés de Paris disparaissaient plus rapidement que n'apparurent les clichés de la Méhari dans la presse.</p> <p>La structure de base est la plateforme de la Citroën Dyane qui elle même descend de la 2cv. Disponible en 2 places on pouvait choisir en option la banquette arrière pour la transformer en 4 places, notre exemplaire est en effectivement doté. La carrosserie est en plastique ABS. On peut la voir comme une interprétation moderne d'une «Jeep» à la française. En 1978, la Méhari reçoit des freins avant à disques. En mai 1979, Citroën présente la Méhari 4x4, avec la roue de secours sur le capot moteur et des freins à disques à l'arrière. Chère à l'achat, les ventes sont difficiles et la fabrication de la «4x4» s'arrête en 1983 après seulement 1300 exemplaires environ. Ce fut l'une des rares 4x4 à 4 roues indépendantes à pouvoir franchir des pentes jusqu'à 60 %.</p> <p>Notre exemplaire fut mis en circulation en août 1982 et vient d'être entièrement refait. Sa carrosserie en ABS est exempte de défauts, il suffit de se pencher sous la voiture pour comprendre que, bien que simples à travailler, rien n'a été oublié sur notre Méhari. Avec son blocage de différentiel, elle s'affranchira d'un très grand nombre d'obstacles et est une valeur sûre en collection, notamment en version 4x4.</p> <p>The Méhari was launched on May 11th, 1968 amidst civil unrest and a long period of turmoil. This certainly didn't help it get public attention but it did eventually reach its audience as it was a very different product to what the French driver was accustomed. Somehow reminiscent of the Jolly Ghias and other 500 Gamines, it was popular among beachcombers and peasants. Its ABS (plastic) shell was easy to hose down and both sturdy and light. In 1980, Citroën launched a 4x4 version of the Méhari which remained on the market until 1983. It is recognizable thanks to the spare wheel sitting atop the engine and its disc brakes on all four corners. Production was discontinued after only 1300 4x4 had been assembled. Capable of scaling gradients of up to 60%, it was a very dependable off-roader but failed to sell very well. Our example was fully restored recently and is simply as-new. The test-drive gave us full satisfaction, the gearbox works admirably and the car handles, stops and drives like a new Mehari should. Oozing with that incomparable French quirkiness, this 4 seater 4x4 is not only rare, it's also very dependable, easy to maintain and will get you to your local beach while enjoying the sun once the tarp has been taken off.</p>	30000	20000
-----	--	-------	-------

362	<p>1938 HOTCHKISS 864 Cabourg N° SERIE 70759 Carte grise française 4 500 / 6 000 €</p> <p>Hotchkiss, c'est le fabriquant d'armes qui se fit un nom prestigieux dans le domaine de l'automobile tout comme FN en Belgique deviendra un grand constructeur de motocyclettes. Au début des années 20, Hotchkiss prend le slogan de « la marque du juste milieu » se positionnant clairement au dessus des voitures populaires et en dessous des marques prestigieuses de luxe dans le segment très convoité des 12/15cv. Avec ses trois victoires successives remportées dans le difficile rallye de Monte Carlo entre 1932 et 1934, Hotchkiss devient la marque à battre. Elle renouera avec la victoire en 1939, 1949 et 1950. La réputation de la marque s'est patiemment construite sur une grande qualité de fabrication en s'assurant d'une robustesse à toute épreuve.</p> <p>L'exemplaire présenté est très sain et présente bien. A l'arrêt et au sec depuis 1986, le moteur est tournant à la manivelle et n'est donc pas bloqué. Il faudra procéder à une remise en route avec au moins une révision de l'allumage et de l'alimentation. La voiture est complète avec sa roue de secours et sa manivelle. Les boiseries ne semblent pas avoir souffert du temps qui est passé. L'intérieur est sous housses d'époque avec la sellerie d'origine en dessous. Le moteur est le robuste quatre cylindres avec soupapes en tête de 2300cc. La boîte de vitesses à quatre rapports et marche arrière est à commande manuelle. La restauration est évidemment ancienne, mais une fois révisée cette berline Hotchkiss de qualité qui était vendue pour 120 km/h redeviendra comme à l'époque un modèle confortable, fiable et infatigable.</p>	6500	4500
363	<p>1 996 Rover Mini Cooper Monte-Carlo Carte grise française N° série : XNNAYN Moteur : 4-cylindres en ligne de 1 275 cm3, injection monopoint indirect Boîte mécanique 4 rapports Transmission aux roues avant</p> <p>La mini est mise sur le marché en 1959 par la British Motor Corporation suite à un éclair de génie du fameux ingénieur anglais Alec Issigonis. À partir de 1980, Rover Group, qui remplace la BMC, démarre une politique de séries limitées afin de faire vivre sa Mini et conserver ainsi les 35 000 unités annuelles qu'elle représente. En 1991, Rover joue sur ce n mythe et ressuscite la Mini Cooper à moteur 1 275 cm3, qui avait disparu du marché depuis une dizaine d'années. Le modèle présenté est une vraie série limitée « Monte-Carlo » produite à quelques centaines d'unités cette année-là. Elle n'a connu que deux propriétaires et le dossier de factures impressionnant atteste d'un entretien rigoureux toujours effectué par des professionnels du modèle. Quelques accrocs de carrosserie trahissent une utilisation parisienne, mais son faible kilométrage (92 000km) compense ces petits défauts. Pour une utilisation quotidienne ou pour vos balades sportives du week-end, cette petite Monte-Carlo ne pourra que vous séduire !</p>	7000	5000

364	<p>1928 Renault NN Châssis N°225120 Moteur à 4 cylindres de 6 cv, 950cm3 et 15ch Boîte de vitesse mécanique à 3 rapports Même propriétaire depuis 50 ans CT récent Carte grise de collection</p> <p>La NN est lancée en 1924 et sera produite jusqu'en 1930. Elle est la réponse de la marque au losange face au succès qu'est la 5CV, le fameux « citron » de chez Citroën et face à d'autres voitures populaires. Fiable et solide, elle ne déplaît pas non plus à l'œil. Le châssis allongé de la NN par rapport aux autres voitures de la marque la dote d'une habitabilité appréciable pour une 6CV.</p> <p>La NN cabriolet présentée a été achetée en 1966 par son actuel, ancien professionnel de l'automobile. Elle fut entièrement remise en état dans ses ateliers. La carrosserie fut bien entendu déposée et le châssis nettoyé, traité et repeint. Les chromes furent également refaits à neuf, de même que le faisceau électrique ou encore l'allumage, la Dynastart (que l'on retrouve dans les systèmes Stop and Start sur les voitures modernes) ayant été remise en état au mois de mai de l'année dernière. Elle sera vendue avec un courrier de Renault attestant sa sortie d'usine le 21 Avril 1938.</p> <p>The Renault NN was launched in 1924 to compete in the competitive 5-6 CV market. Sitting on a longer chassis than previous similar models from Renault, it could accommodate 4 adults with more ease than was customary for a 6 CV.</p> <p>Our example was bought by its owner in 1966! He had it restored from the ground-up with the frame of the chassis by his staff, being a former restorer. The chromes were also restored and a new wiring loom put in. The dynastart was replaced in May of last year. It is sold with a recent 'contrôle technique'.</p>	6500	4500
-----	---	------	------

365	<p>1964 Morgan Drophead coupé Moteur Ford Kent 1600 cm3 Châssis n° B929 CT valide et récent Carte grise française de collection</p> <p>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.</p> <p>Le drophead coupé est aujourd'hui de plus en plus recherché pour un grand nombre de raisons. Son arrière plongeant presque à la verticale avec un porte à faux presque inexistant assoit l'arrière et lui confère une agressivité que n'a pas le roadster classique.</p> <p>Sa robe British Racing Green est en bon état général et sa capote est neuve et en alpaga.</p> <p>La sellerie vient également d'être refaite. Le pare-brise est lui aussi neuf, de même que les roues chromées et leurs pneumatiques. Le train avant vient d'être entièrement refait et le moteur vient d'être révisé et a reçu de nombreux joints neufs. Il exprime ses vocalises à travers un échappement en inox, gage d'une belle sonorité et d'une longévité appréciable.</p> <p>Drophead coupés are on the ascending slope. Their sharp cut rear ends give it the aggressive stance that regular roadster don't always have. Seating for 4 is also an advantage, we'd be tempted to say you'd need one of each!</p> <p>This vintage 1964 example is finished in British Racing Green with a brand-new alpaca hood.</p> <p>The engine has just been serviced with several new gaskets, the detail of which can be provided. It breathes through a new stainless steel exhaust. Keeping on with the cosmetics, the chrome wire wheels are new, as are their tires. The interior has just been reupholstered and the windshield replaced. You can't go wrong with a Morgan. Limited numbers, exclusivity, classic charms and wind-in-your-hair thrills; the cocktail is just perfect!</p>	30000	25000
-----	---	-------	-------

366	<p>1948 Daimler DB 18 Special Sport Cabriolet par Barker Châssis N° 53759 Carrosserie Aluminium sur armature bois Boîte de vitesse Wilson à 4 rapports 6 cylindres en ligne de 2552cm³, 2 carburateurs SU horizontaux, Suspension avant indépendante 85 ch à 4200 trs/min 90 000 miles d'origine Vendue avec une mascotte de radiateur Lalique (tête de lion)</p> <p>C'est en 1992 en visite au car show de Birmingham sur le stand du Daimler Lagonda Owner's club que le propriétaire de notre Daimler tombe amoureux de la ligne du cabriolet DB18. Il se mit dès lors en recherche d'un exemplaire et en trouva un aux Etats-Unis en 1999, en vente chez un marchand de Pennsylvanie. Ayant appartenu au président du DLOC d'Amérique du Nord, sa peinture et l'ensemble de sa sellerie en cuir, de sa moquette et de sa capote en alpaga avaient été refaits en 1980 pour la somme de 15 000\$.</p> <p>Après 45 jours de bateau, le mécanicien personnel de notre passionné amateur lui fit une révision mécanique totale et une réfection de tout le train avant, du radiateur (avec ventilateur supplémentaire) et la pose d'un alternateur en lieu et place de la dynamo. En 2012, l'adjonction d'une direction assistée électrique easy drive fut décidée. Réversible, cette opération rend néanmoins la conduite beaucoup plus souple et agréable, il faut bien l'avouer. Elle dispose également de deux petits sièges d'appoint s'orientant soit dans le sens de la marche soit perpendiculaires à celle-ci. Les boiseries d'origine ont été revernies en 1980 et sont encore dans un bel état, de même pour les chromes. Avec seulement 90 000 miles d'origine, elle est dans une belle patine et remporte un franc succès lors de ses déplacements. Le dossier complet des travaux effectués aux USA sera remis à l'acheteur qui sera ravi d'apprendre que les deux carburateurs SU ont été remis à neuf, le réservoir nettoyé et la boîte révisée en 2012.</p> <p>Deux fois plus chère à l'époque qu'une Bentley Mk6, la Daimler était l'apanage des grands de ce monde telle la famille royale Britannique (le roi Georges VI en posséda un exemplaire carrossé par Hooper).</p> <p>The owner of our DB18 fell in love with its shape on the Daimler Lagonda Owners' Club at the NEC Birmingham in 1992. He set out in search for one and bought this car from a dealer in Pennsylvania in 1999. It had been fully repainted and the seats, hood (alpaga) and carpets had been fully reupholstered in 1980. When the car arrived, the owner's personal mechanic gave it a general inspection which included engine work, a front axle rebuild, a new radiator with additional fan and the dynamo was switched over to an alternator. The quality of the craftsmanship deserves praise as it has stood the test of time very well indeed and although not perfect it still draws a lot of attention wherever it goes. The twin SU's were rebuilt last year, the fuel tank was cleaned and the gearbox inspected at the same time. The complete dossier of the work done in 1980 will be given to the buyer as well as the beautiful Lalique mascot gracing the radiator. King George VI had a Daimler DB18 special cabriolet bodied by Hooper; these cars were twice as expensive as a Bentley MkVI at the time and drove very well with their independent front suspension and Wilson pre-selector gearbox.</p>	45000	38000
-----	---	-------	-------