



31.10.2021
15h00

CORNETTE de SAINT CYR
Automobiles de collection

PERPIGNAN

Retro mecanic

10 000m² expo • vente



29 AU 31
octobre 2021

PARC
EXPO
PERPIGNAN

Samedi 10h à 21h
Dimanche 9h à 19h
Soirées vendredi et
samedi à 21h



www.congres-perpignan.com



Automobiles de collection

Dimanche 31 octobre 2021 à 15h00

Parc des Expositions de Perpignan

Expositions

Retro Mecanic
Parc des expositions de Perpignan

Samedi 30 octobre 10h-21h

Dimanche 31 octobre 9h-14h

Dimanche 31 octobre vente à 15h

Téléphone pendant les expositions
et la vente
+33 1 47 27 11 24

Directeur du département

Pierre Delagneau
Tél. + 33 6 60 52 23 64
p.delagneau@cornette-saintcyr.com

Administratrice de vente

Clémence Drouët
Tél. : +33 01 56 79 12 62 - Fax : +33 1 45 53 45 24
c.drouet@cornette-saintcyr.com

Les rapports de conditions des lots que nous présentons peuvent être délivrés avant la vente à toutes les personnes qui en font la demande. Ceux-ci sont uniquement procurés à titre indicatif et ne peuvent se substituer à l'examen personnel de celles-ci par l'acquéreur.

Commissaire-priseur

Bertrand Cornette de Saint Cyr
Tél : +33 1 47 27 11 24
bcsc@cornette-saintcyr.com

Commissaires-priseurs habilités :
Pierre, Bertrand, Arnaud Cornette de Saint Cyr

Réalisation NINE TWO STUDIO
Rédaction Christian Descombes
Photographes François Benedetti, Romain
Matthieu, DR.
Impression Corlet

Tous les catalogues en ligne sur www.cornettedesaintcyr.fr
6, avenue Hoche - 75008 Paris - Tél. : +33 1 47 27 11 24
Agrément n° 2002-364

DROUOT
DIGITAL
LIVE

invaluable

interencheres
Les ventes des commissaires-priseurs

SOMMAIRE

MOTOS DE COLLECTION

01 BMW R100 S 1980	4	36 Kawasaki ZX 10 1988	31
05 BMW R1100S Boxer cup 2004	10	39 Kawasaki ZX 900 Boxer Bike 1984	33
50 BSA 500 1913	40	28 Mitsubishi C140 125 Silver Pigeon 1963	27
02 Ducati Spondon 1992	5	14 Motobi Spring Lasting 200 1952	20
20 Harley-Davidson FLHTC 1340 1987	23	51 NSU 600 TS 1932	42
44 Harley-Davidson FLHTC 1340 1989	35	46 Piaggio Vespa 100 1984	36
04 Harley-Davidson XR 1200 Ex Jeremy McWilliams 2010	8	33 Piaggio Vespa 50 S 1984	30
13 Honda ATC 185 S 1982	20	45 Piaggio Vespa ET3 125 1983	36
11 Honda CB 450 K1 1970	19	53 Sarolea 220 1921	46
38 Honda CB 500 T 1974	32	12 Simplex Servi-Cycle 1960	19
08 Honda CL77 1967	16	52 Sunbeam 9A 1932	44
47 Honda CM 125 1997	37	03 Suzuki GS1000S 1980	6
48 Honda CM 125 1991	38	16 Suzuki GSX-R 400 1991	21
49 Honda CM 125 2000	39	24 Suzuki RV 50 VanVan 1973	25
27 Honda CR 125 1987	27	22 Suzuki TS 125 1978	24
21 Honda Dream 50 1997	24	07 Yamaha 650 XS 1972	14
18 Honda Monkey 50 1978	22	37 Yamaha BW's 50 1988	32
41 Honda Monkey A 1970	34	25 Yamaha Chappy 50 1973	26
31 Honda Monkey J 1975	29	26 Yamaha SR 400 1989	26
29 Honda TL 125 1986	28	09 Yamaha trike VMax 1990	18
23 Honda TL 125 Ihatovo 1981	25	30 Yamaha TV 175 1980	28
34 Honda TLR 200 1983	30	35 Yamaha TZR 250 1985	31
32 Honda VFC 750 1986	29	40 Yamaha VMax 1200 1986	33
17 Honda VFF 750 1983	22	10 Yamaha XS 650 1978	18
43 Honda XLR 250 1987	35	19 Yamaha XT 250 1982	23
15 Honda Z 50 R 1991	21		
06 Kawasaki 900 Z1 1974	12		
42 Kawasaki H2 750 1969	34		

AUTOMOBILES DE COLLECTION

59 Alfa Romeo 1750 GT Veloce 1968	62	63 Mercedes-Benz 190 SL 1960	72
64 Alfa Romeo Montreal 1963	76	79 Mercedes-Benz 190 SL 1961	114
76 Alfa Romeo Sprint GT Veloce 1966	108	74 Mercedes-Benz 220 S cabriolet 1957	102
80 Bentley S 1956	116	81 Mercedes-Benz 560 SEL 1986	118
84 BMW Z4 3.0i 2005	124	77 MG MGB 1963	110
61 Chevrolet C/10 1970	68	57 Morgan Plus 8 1982	58
58 Chevrolet Corvette 1956	60	85 Nissan 280 ZX Targa 1982	126
82 Chevrolet K/20 1990	120	88 Peugeot 205 GTI F2000 Gr A 1986	130
62 Citroen DS 19 1966	70	72 Pontiac Torpedo Eight 1947	96
67 Cord L-29 1930	86	55 Porsche 356 C 1964	50
66 Dino 246 GTS 1972	80	87 Renault Avantime 2002	129
65 Ferrari Mondial T 1990	78	68 Rolls Royce 20/25 1933	88
54 Fiat 508 Balilla 1934	48	56 Rolls Royce Corniche 1983	54
75 Fiat Abarth 595 Berlina (réplique) 1973	106	71 Triumph TR 4 1962	94
86 FORD F100 1965	128	60 Willys Interlagos A108 1966	65
83 Gurgel Xavante X-12 1977	122		
69 Jaguar 2.5 Liter « MK IV » 1948	90		
78 Jaguar XJ12 L 1977	112		
70 Lincoln K V12 1936	v92		
73 Lotus Elite 1963	99		

01

BMW R100 S

1980



Cette BMW R100 S porte le numéro de série 6052337 et sa date de première mise en circulation remonte au 4 avril 1980. D'une cylindrée de 1070 cm³, elle délivre 85 ch pour 175 kg. Elle dispose d'un double refroidissement du carter d'huile par entretoise et par radiateur ainsi que d'une fourche avant et d'amortisseurs arrière réglables. Moteur et boîte ont été entièrement refaits il y a 4 000 km. Le carter moteur date de 1986, le vilebrequin, les paliers avant et arrière, les soupapes de distribution et l'arbre à cames 336° sont neufs. Parmi les éléments spécifiques, on note les deux culasses double allumage (avec capteur neuf) préparées chez Fallert, le kit haut moteur Siebenrock et le carburateur Dell'Orto neuf de 40 de diamètre.

This BMW R100 S with number 6052337 was first registered on April 4th 1980. Its output from its 1,070cc engine is 85 ch for only 175 kg. It boasts a double cooling for its oil sump as well as adjustable front fork and rear shock absorbers. Engine and gearbox are from 1986, the crankshaft, front and rear bearings, timing valves and 336° camshaft are all new. Among specific elements, two double ignition cylinder heads (with new sensor) prepared by Fallert, Siebenrock top engine kit and 40 mm Dell'Orto carburettor.

8 000 - 12 000 €

02

DUCATI SPONDON

1992



Cette machine est constituée d'une partie cycle en aluminium de marque Spondon du début des années 1990 qui peut recevoir des moteurs Ducati 2 ou 4 soupapes à refroidissement liquide (c'est avec ce dernier moteur qu'elle a participé au Bol d'or en 1992). Elle est actuellement équipée d'un moteur Ducati 900 SS à carburateur Dell'Orto, d'une fourche Marzocchi M1 R réglable, de disque de freins Brembo 320 mm flottants, d'un étrier avant Brembo série or taillé dans la masse, de mono amortisseur Ohlins, d'un échappement Termignoni et d'un réservoir en aluminium. Elle est dans son jus, en état de marche, et a peu roulé ces dernières années.

This machine is built with a cycle part by Spondon dating from the beginning of the 90's which can house a 2 or 4 valve Ducati engine with liquid cooling (it took part to the 1992 Bol d'or with such an engine). It is now equipped with a Ducati 900 SS with Dell'Orto carburettor, a Marzocchi M1 R adjustable fork, a Brembo front calliper carved in solid metal, Ohlins shock absorbers, a Termignoni exhaust and an aluminium tank. It is not restored, works and was sparsely used these last years.

10 000 - 13 000 €

SUZUKI GS1000S

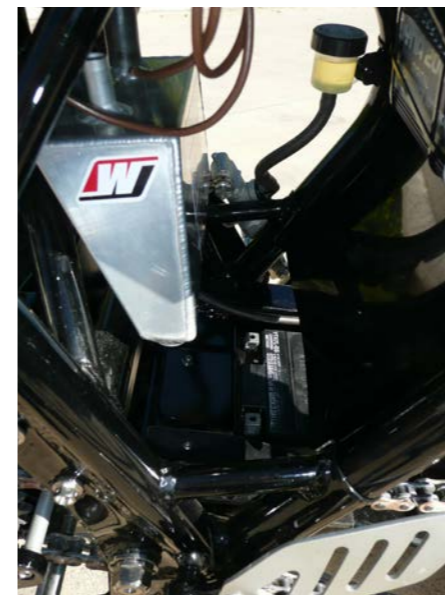
1980



Cette moto exceptionnelle a été entièrement modifiée et mise à niveau pour la piste avec des pièces modernes. Sa « construction » a pris 3 années avec une préparation de haut niveau (par Didier Doffin), chaque pièce ayant été démontée, nettoyée, traitée, modifiée, remplacée, fabriquée. Elle ne pèse que 175 kg. La partie-cycle comprend un cadre GS1000 renforcé, un train avant de Honda 1300 CB, des ressorts de fourche Ohlins, un bras oscillant GSXR, des amortisseurs arrière Ohlins, une roue arrière Marchesini en magnésium, un étrier de frein arrière Brembo, un demi-guidon LSL, des commandes reculées GSXR, une selle monoplace carbone sur mesure, etc... Le moteur est un GS 1000S 1085 cm³ (réalésage et traitement Nikasil des cylindres) avec pistons forgés Wiseco, vilebrequin allégé (suppression démarreur et alternateur), culasse travaillée avec polissage des conduits, carburateurs Mikuni Racing avec boisseaux plats 36 mm, échappement Yoshimura Cyclone en titane, complet avec silencieux carbone (importée du Japon), radiateur d'huile gros volume avec durits aviation, allumage Dynatek, embrayage renforcé, etc... Sa carte grise est en règle.

This exceptional motorbike was completely modified and prepared for circuit with moderne spare parts. Its "construction" took 3 years with a high level preparation (by Didier Doffin), each part being detached, cleaned, treated, modified replaced or made. It only weights 175 kg. The cycle part includes reinforced GS1000 frame, a Honda 1300 CB front fork, Ohlins fork springs, a GSXR swinging axle, Ohlins rear shock absorbers, a magnesium Marchesini rear wheel, a Brembo rear brake calliper, a LSL half handle bar, remote GSXR controls, a bespoke carbon single seater saddle, etc... The engine is a 1085cc GS 1000S (rebored cylindres and Nikasil treatment) with Wiseco forged pistons, lightweight crankshaft (starter and alternator removed with 36 mm flat ball, titan Yoshimura Cyclone full exhaust with carbon silencer (imported from Japan), high volume oil radiator with aviation hose, Dynatek ignition, reinforced clutch, etc... Its 'carte grise' is valid.

11 000 - 15 000 €



HARLEY-DAVIDSON XR 1200

Ex Jeremy McWilliams

2010

Cette Harley-Davidson a gagné la coupe Henderson en 2010 aux mains de Jeremy McWilliams en remportant cinq victoires et 2 secondes places sur sept courses. Elle a été livrée par l'usine spécifiquement pour cette coupe à Warr's Racing, le plus ancien importateur Harley-Davidson d'Europe, qui l'a ensuite suivie. Elle bénéficie du certificat d'authenticité délivré par Warr's et son réservoir est dédié par Jeremy McWilliams. McWilliams a également remporté la AMA Pro Barber race aux États-Unis, toujours avec l'assistance du team Warr's qui suivait sa moto.

Elle est préparée avec les meilleurs équipements disponibles :

- Tés de fourche usinés dans la masse Harris Racing
- Fourche modifiée Ohlins
- Amortisseur de direction Ohlins
- Amortisseurs arrières Ohlins
- Maître-cylindre course Brembo
- Etriers de frein Brembo
- Disques flottants Brembo
- Roues Dymag 17
- Embrayage modifié Harris Racing
- Echappements 2-1-2 Termignoni
- Radiateur d'huile monté en durites tressées aviation HEL
- Bac sous-moteur et protection du carter de chaîne primaire en fibre de Carbone Harris Racing
- Garde boue en fibre de Carbone Harris Racing
- Plaque numéro et porte plaque Harris Racing
- Bouchon de réservoir Oberon
- Guidon Protapper
- Leviers de commande Oberon
- Poignée de gaz 48° Harris Racing
- Poignées de guidon Harris Racing
- Commandes reculées Harris Racing

Une occasion unique d'acquérir une authentique moto de course moderne au palmarès élogieux et certifiée « As last raced » (telle qu'elle a couru).

Documents fournis : certificat d'authenticité avec sceau gaufré de Warr's, tableau de photos dédiées par Jeremy McWilliams.

This Harley-Davidson won the Henderson cup in 2010 driven by Jeremy McWilliams winning 5 races and scoring 2 second places out of seven races. It was delivered by the factory specifically for this cup at Warr's Racing, the oldest Harley-Davidson importer in Europe, who then followed it. It has an authenticity certificate delivered by Warr's and its tank is signed by Jeremy McWilliams. McWilliams also won the la AMA Pro Barber race in the United States, still with team Warr's assistance.

It was prepared with the best equipments available:

- Harris Racing T fork milled in the mass
- Modified Ohlins fork
- Ohlins direction shock absorbers
- Ohlins rear shock absorbers
- Brembo racing master-cylinders
- Brembo brake callipers
- Brembo floating discs
- Dymag 17 " wheels
- Harris Racing modified clutch
- 2-1-2 Termignoni exhaust
- Oil radiator with HEL aviation braided hoses
- Engine carter and primary chain
- Harris Racing protection in carbon fiber
- Harris Racing mudguard in carbon fiber
- Harris Racing registration plate and plate support
- Oberon filler cap
- Protapper handlebar
- Oberon control levers
- Harris Racing 48° handthrottle
- Harris Racing handlebar grips
- Harris Racing remote control

A unique chance to own an authentic modern race bike with a prestigious palmares and certified "As last raced".

Documents included: authenticity certificate with embossed Warr's stamp, signed pictures by Jeremy McWilliams.

17 000 - 20 000 €



05

BMW R1100S BOXER CUP

2004



Cette BMW R1100S Boxer cup a été pilotée par des pilotes de notoriété, comme Guillaume Dietrich et Gwen Giabbani, et peut s'enorgueillir d'un beau palmarès. Elle a été victorieuse au Grand Prix d'Espagne de Valence, saison boxer-cup. Elle a également participé à la saison Boxer-cup en 2004, soit 7 courses à l'ouverture des grands prix motos, six en Europe et une à Daytona (7^e à Daytona et 4^e au Mans) à chaque fois dans le top-ten sur 30 à 35 engagés. Une moto qui possède un vrai potentiel. Elle a été reconditionnée après la saison de compétition et immatriculée le 17 juin 2005. Elle est équipée de pneus Metzeler Racetec K2. Elle est vendue avec ses optiques, ses clignotants et sa plaque d'immatriculation d'origine. C'est une machine très performante.

This BMW R1100S Boxer cup was driven by renowned pilots, such as Guillaume Dietrich and Gwen Giabbani, and boasts a beautiful record of achievements. It won the Spain Grand Prix in Valencia, during the boxer-cup season. It also took part in the 2004 boxer-cup season, 7 races in motorcycle GPs openings, six in Europe and one in Daytona (7th at Daytona and 4th at Le Mans) each time finishing in the top-ten out of 30 to 35 cars entered. A beautiful bike with a real potential. It was reconditioned after the race season and registered on June 17th 2005. It is equipped with new Metzeler Racetec K2 tyres. It is sold with its original headlights, its indicators and registration plate. It is a very powerful machine.

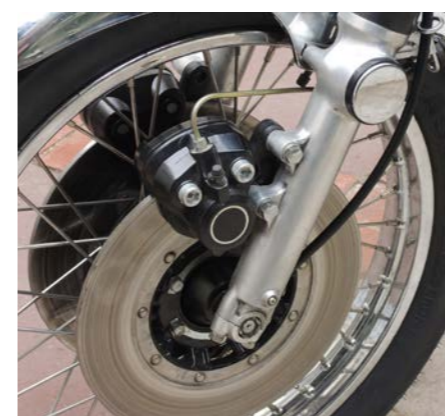
11 000 - 15 000 €

06

KAWASAKI 900 Z1

1974 Moteur 4 cylindres
Cylindrée 900 cm³
Date de 1^{ère} mise en circulation 01/07/1974

Numéro de série *Z1F27003*



Il s'agit d'une deuxième série qui a subi une restauration complète de très haut niveau avec des pièces d'origine par un spécialiste des Z900. Elle est dans un état général de présentation superbe et fonctionne parfaitement. Elle est équipée de frein à double disque à l'avant, une option d'époque. Le moteur a été refait, (pistons, segments, distribution, pompe à huile, etc, sont neufs). La moto est dotée d'un allumage électronique, d'amortisseurs Ikon, l'ensemble des freins est neuf, ainsi que les pneus (Metzeler) et le faisceau électrique. Le cadre d'origine a été contrôlé et a reçu une couche d'Epoxy vernis noir, l'ensemble de la carrosserie est neuf et la fourche a été refaite. Les roulements de direction et des bras oscillants sont neufs, tout comme les garde-boue chromés, les tubes de fourche, le guidon, les rétroviseurs, les instruments, commodos et poignées, les roues avant et arrière, les sigles et emblèmes, l'arceau passager, les clignotants, les câbles, la transmission et la batterie. Le compteur a été remis à zéro et comporte moins de 100 km à ce jours.

This is a second series which was completely restored to the highest standards with original spare parts by a Z900 specialist. It is in superb condition and works perfectly well. It has double disc front brakes, a period option. The engine was rebuilt (piston, rings, timing, oil pump, etc, are new) and the gearbox was overhauled, the exhaust is new, the Z1000 carburetors are new. The bike has electronic ignition, Ikon shock absorbers, the braking system is new as well as the tyres (Metzeler) and the wiring. The original frame was checked and received a coat of varnished black Epoxy, the entire body is new and the fork was rebuilt. Steering and swing arm bearings are new, as are the chromed mudguard, the fork tubes, the handlebar, the rear view mirrors, the instruments, comodors and grip, front and rear wheels, marks and logos, indicators, cables, transmission and battery. The odometer has been reset and has less than 100 km to date.

17 000 - 22 000 €

YAMAHA 650 XS

1972



Il s'agit d'une XS 650 dernier modèle, avec roues à rayons et décompresseur couplé au démarreur, aux couleurs du marché américain. Dès sa sortie, en octobre 1969, ce fut à l'époque, juste avant l'arrivée de la célèbre « Quatre pattes » Honda, une moto emblématique du savoir-faire Japonais avec « ...toutes les sensations de la Bonneville, le démarreur électrique en plus et les fuites d'huile en moins... ». De 1969 à 1985, la XS 650 fut déclinée en plusieurs modèles à plus d'un demi-million d'exemplaires, ce qui explique l'abondance de pièces détachées et d'accessoires.

Celle-ci est aux couleurs des premières TX de la fin de 1972, réservées au marché américain, d'où elle est originaire. C'est la dernière année des modèles avec les roues à rayons et le décompresseur sur la soupape d'échappement gauche. Complète et d'origine, elle est en très bon état de marche avec les numéros de moteur et de cadre concordants et aurait besoin de quelques soins esthétiques. Elle « pousse fort » tout fonctionne normalement. Elle pourra être conservée dans son jus et utilisée telle quelle ou faire l'objet d'une restauration complète, facile, ce qui en décuplerait la valeur.

Documents fournis : carte grise française.

This is a XS650 from the US market, latest model with spoked wheels and decompressor coupled to the starter. As soon as it was tested, in October 1969, the press was unanimous. In those days, just before the thunder of the CB750 Honda, it was a foretaste of the Japanese know-how. The XS650 has been rightly acclaimed for its qualities and continue to this date to be an iconic bike. "All the good sensations of the Bonnie with an electric starter and no oil leaks". Between 1969 to 1985, the XS650 was produced in numerous versions with more than half a million copies, which explains the abundance of spare parts and accessories.

This one bears the colors of the first TX of late 1972 reserved for the US market where it comes from. 1972 is the last year of models with wire wheels and the decompressor on the left exhaust valve. It is complete and original with "Matching number" engine and frame. It would need some cosmetic care and tender care but is in very good working order, accelerate hard, and everything is in working order. This XS can be used as "dans son jus" is or benefit of an easy complete restoration which would multiply its value. Document: French 'Carte grise'.

4 500 - 6 000 €





La CB77 a été la première vraie moto de sport de Honda. C'est avec ce modèle que Dave Ekins parcourut les 1600 km de désert de la « Baja California ». Contrairement à une idée répandue, la CL77 n'est pas une CB77 avec « les pots en l'air ». Le cadre est différent afin d'offrir une plus grande garde au sol et le moteur est calé à 360° pour donner plus de couple à bas régime. C'est donc un modèle spécifique pour un usage spécifique, du pur Honda. La CL77 a suscité un engouement phénoménal quand, en 1962, Dave Ekins - le frère de Bud Ekins, la doublure de Steve McQueen - et Bill Robertson ont descendu les 1600 km de la Baja California avec deux CL77. Cette CL77 a bénéficié d'une restauration totale et n'a parcouru que 13000 km depuis. Les pots d'échappement (introuvables) sont des NOS. Le circuit électrique et tous les accessoires sont en parfait état. Les chromes et la peinture, dans un goût typiquement californien, sont de bonne qualité. Le moteur tourne rond et tout fonctionne à merveille. C'est une moto à l'allure très caractéristique, encore plus recherchée que la CB, en parfait état de marche et idéale pour de longues balades sportives à deux. Documents fournis : carte grise française.

The CB77 was Honda's first true sports motorcycle. It was with a CL77 that Dave Ekins raced the 1600 km of the "Baja California" desert race. The CL77, contrary to popular belief, is not a "CB77 with high pipes". The frame is different to offer a better ground clearance and the engine is set at 360° to deliver more torque at low revs. It's a specific model for a specific use: Honda style. The CL77 created a huge buzz when, in 1962, Dave Ekins (Bud's brother, Steve McQueen's stunt double) and Bill Robertson raced the 1,600 km of the "Baja California" desert race with two CL77s. This particular CL77 had the benefit of a full restoration with only 13,000 km on the clock since. The engine runs smoothly and everything works fine. Exhaust pipes (rarer than rare) are NOS. The electrical circuit and all the accessories are in perfect condition. Chrome and paint (in a typical Californian taste) are of good quality. This is a fabulous looking motorcycle, even more sought after than the CB, in perfect working order and ideal for long sporting duo rides.

Documents supplied: French 'carte grise'.

5 500 - 7 000 €



09 YAMAHA XS 650

1978



25 500 km. Carte grise française, cession, facture, non gage, carte grise collection possible. Cadre Rickman, bras oscillant Martin, amortisseur Ohlins, pompe huile à gros débit, allumage électronique, réservoir traité, peinture refaite en 2021, radiateur d'huile chromé, feu stop américain, rayons de jante avant neufs, plaquettes arrière neuves, pneus neufs. Vendue avec l'étrier avant manquant.

French 'carte grise' (with translation), transfer, invoices, non-pledge, collection registration card possible. Rickman frame, Martin swingarm, Ohlins shock absorber, high flow oil pump, electronic ignition, treated tank, paint redone in 2021, chrome oil radiator, American brake light, new front rim spokes, new rear pads, new tires. Sold with the front caliper missing.

5 000 - 6 000 €

10 YAMAHA TRIKE VMAX

1990



17 987 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection (conformité reçue pour homologation), permis A ou B (avec une formation d'une journée). La moto démarre. Moteur, freins, échappement, carburation, électricité en état de fonctionnement. Pour restauration.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibility for historical papers (conformity for homologation), french driving licence A or B (with one day training). The motorbike starts. Engine, brakes, exhaust, carburation, wiring, OK. To be restored.

8 000 - 10 000 €

11 HONDA CB 450 K1

1970



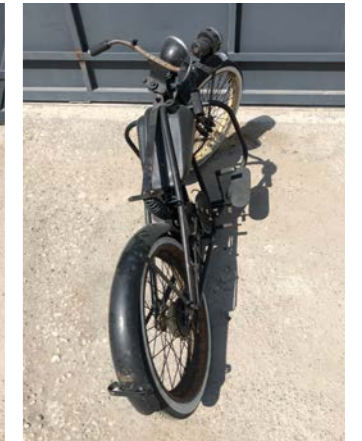
27 356 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection possible. La moto démarre. Moteur, freins, échappement, carburation, électricité en état de fonctionnement. Pour restauration. Modèle K1 avec phare et réservoir de K0.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoices and transfer, possibility for historical papers. The motorbike starts. Engine, brakes, exhaust, carburation, wiring, OK. To be restored. K1 model with K0 headlight and tank.

6 000 - 7 000 €

12 SIMPLEX SERVI-CYCLE

1960



Cession facture. Pour décoration ou pour restauration totale.

Transfer, invoice. For decoration or complete restoration.

1 500 - 2 000 €

13 HONDA ATC 185 S

1982



La moto démarre. Moteur et échappement en bon état, freins, carburation et électricité à réviser. Pour restauration.

The motorbike starts. Engine, exhaust, OK but brakes, carburation, wiring to be overhauled. To be restored.

2 000 - 2 500 €

14 MOTOBI SPRING LASTING 200

1952



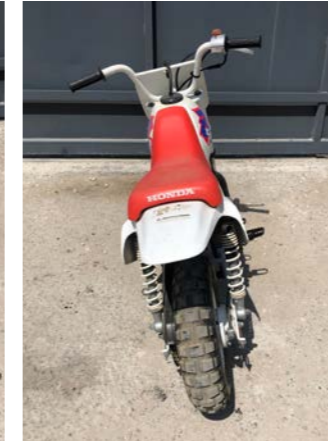
28 097 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection possible. Moteur, freins, échappement, carburation, électricité en état de fonctionnement. Pour restauration. Partiellement restaurée par son ancien propriétaire.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibility for historical papers. Engine, exhaust, brakes, carburation, wiring OK. To be restored. Partially restored by preceding owner.

4 500 - 5 500 €

15 HONDA Z 50 R

1991



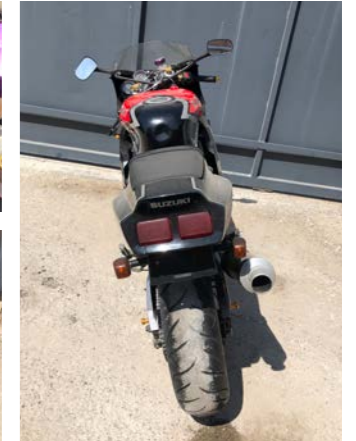
27 356 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection possible. La moto démarre. Moteur, freins, échappement, carburation, électricité en état de fonctionnement. Pour restauration.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibility for historical papers. The motorbike starts. Engine, brakes, exhaust, carburation, wiring OK. To be restored.

2 500 - 3 000 €

16 SUZUKI GSX-R 400

1991



38 963 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection possible. La moto démarre. Moteur, freins, échappement, carburation, électricité en état de fonctionnement. Pour restauration. Manque robinet d'essence.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibility for historical papers. The motorbike starts. Engine, brakes, exhaust, carburation, wiring OK. To be restored. Fuel tap is missing.

3 500 - 4 500 €

17 HONDA VFF 750

1983



16671 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection possible. La moto démarre. Moteur, freins, échappement, carburation, électricité en état de fonctionnement. Pour restauration.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibility for historical papers. The motorbike starts. Engine, brakes, exhaust, carburation, wiring OK. To be restored.

2 500 - 3 200 €

18 HONDA MONKEY 50

1978



6361 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection possible. La moto démarre. Moteur, freins, échappement, carburation, électricité en état de fonctionnement. Pour restauration. Édition limitée.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibility for historical papers. The motorbike starts. Engine, brakes, exhaust, carburation, wiring OK. To be restored. Limited edition.

3 000 - 3 800 €

19 YAMAHA XT 250

1982



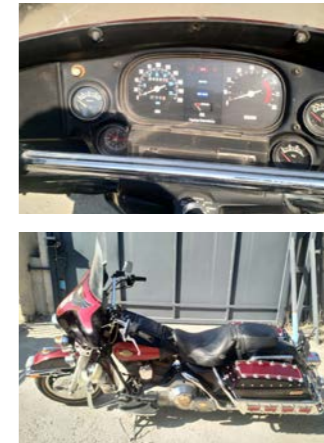
26410 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection possible. La moto démarre. Moteur, freins, échappement, électricité en état de fonctionnement. Carburation à réviser pour restauration.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibility for historical papers. The motorbike starts. Engine, brakes, exhaust, carburation, wiring OK. To be restored.

2 800 - 3 400 €

20 HARLEY-DAVIDSON FLHTC 1340

1987



68298 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection possible. Moteur, échappement, carburation, en état de fonctionnement. Freins, électricité à réviser. Pour restauration.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibility for historical papers. Engine, exhaust, carburation, OK. Brakes and wiring to be overhauled. To be restored.

5 500 - 6 500 €

21 HONDA DREAM 50

1997



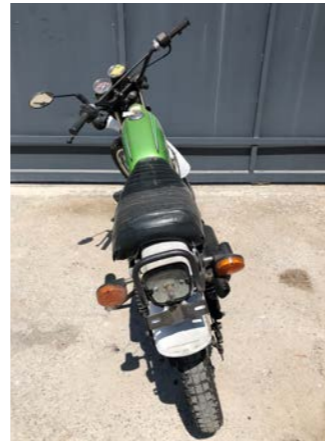
16 690 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession. La moto démarre. Moteur, freins, échappement, carburation, électricité en état de fonctionnement. Pour restauration.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer. The motorbike starts. Engine, brakes, exhaust, carburation, wiring OK. To be restored.

4 700 - 5 300 €

22 SUZUKI TS 125

1978



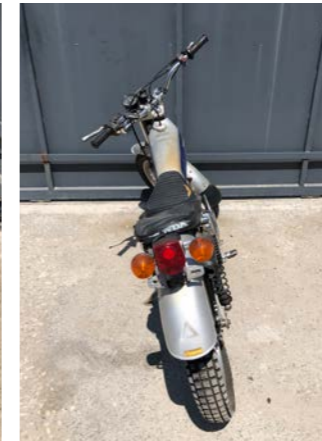
12 253 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection possible. La moto démarre. Moteur, échappement en état de fonctionnement. Freins, carburation, électricité à réviser. Pour restauration.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibility for historical papers. The motorbike starts. Engine, exhaust, OK. brakes, carburation, wiring to be overhauled. To be restored.

1 600 - 2 000 €

23 HONDA TL 125 IHATOVO

1981



9 935 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection possible. La moto démarre. Moteur, échappement en état de fonctionnement. Freins, carburation et électricité à réviser. Pour restauration.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibility for historical papers. The motorbike starts. Engine, exhaust, OK. Brakes, carburation and wiring to be overhauled. To be restored.

2 000 - 2 500 €

24 SUZUKI RV 50 VANVAN

1973



25 614 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection possible. La moto démarre. Moteur, freins, échappement, carburation, électricité en état de fonctionnement. Pour restauration.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibility for historical papers. The motorbike starts. Engine, brakes, exhaust, carburation, wiring OK. To be restored.

1 400 - 1 700 €

25 YAMAHA CHAPPY 50

1973



8160 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection possible. La moto démarre. Moteur, freins, échappement, carburateur, électricité en état de fonctionnement. Pour restauration.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibility for historical papers. The motorbike starts. Engine, brakes, exhaust, carburation, wiring OK. To be restored.

1 300 - 1 800 €

26 YAMAHA SR 400

1989



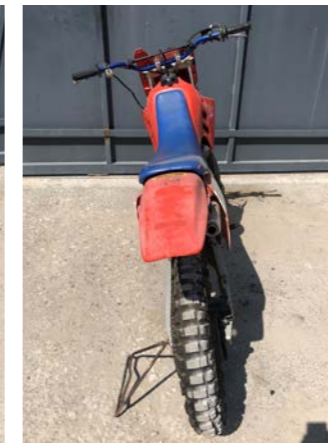
1107 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection possible. La moto démarre. Moteur, freins, échappement, carburateur, électricité en état de fonctionnement. Pour restauration.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibility for historical papers. The motorbike starts. Engine, brakes, exhaust, carburation, wiring OK. To be restored.

2 800 - 3 400 €

27 HONDA CR 125

1987



Avec facture et cession. Freins, carburateur à réviser. La moto démarre. Moteur, électricité en état de fonctionnement. Choc sur échappement. Pour restauration.

With invoice and transfer. Brakes, carburation to be overhauled. The motorbike starts. Engine, wiring OK. Impact to the exhaust. To be restored.

1 500 - 1 800 €

28 MITSUBISHI C140 125 SILVER PIGEON

1963



7703 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection possible. La moto démarre. Moteur, échappement, électricité en état de fonctionnement. Freins, carburateur à réviser. Pour restauration.

Modèle rarissime, concurrent du «Rabbit» à l'époque.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibility for historical papers. The motorbike starts. Engine, exhaust, wiring OK. Brakes, carburation, to be overhauled. To be restored.

Very rare model, competitor to the 'Rabbit' when new.

2 200 - 2 800 €

29 HONDA TL 125

1986



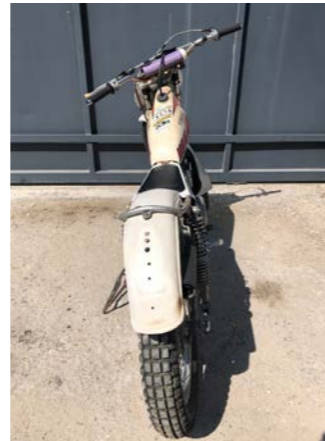
9040 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection possible. La moto démarre. Moteur, freins, échappement, carburation, électricité en état de fonctionnement. Pour restauration.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibility for historical papers. The motorbike starts. Engine, brakes, exhaust, carburation, wiring OK. To be restored.

1 700 - 2 200 €

30 YAMAHA TY 175

1980



Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession. La moto démarre. Moteur, freins, échappement, carburation, électricité en état de fonctionnement. Réservoir oxydé, leviers de freins manquants. Pour restauration.

Véritable TY 175, type 525.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibility for historical papers. The motorbike starts. Engine, brakes, exhaust, carburation, wiring OK. Rusted tank, brake levers missing. To be restored. This is a real type 525 TY 175.

1 600 - 2 000 €

31 HONDA MONKEY J

1975



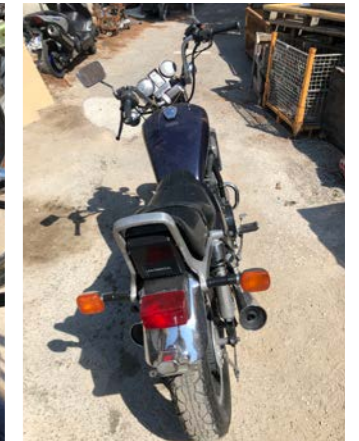
3119 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection possible. La moto démarre. Moteur, freins, échappement, carburation, électricité en état de fonctionnement. Pour restauration.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibility for historical papers. The motorbike starts. Engine, brakes, exhaust, carburation, wiring OK. To be restored.

1 900 - 2 400 €

32 HONDA VFC 750

1986



30547 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection possible. La moto démarre. Moteur, freins, échappement, carburation, électricité en état de fonctionnement. Pour restauration.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibility for historical papers. The motorbike starts. Engine, brakes, exhaust, carburation, wiring OK. To be restored.

2 300 - 2 800 €

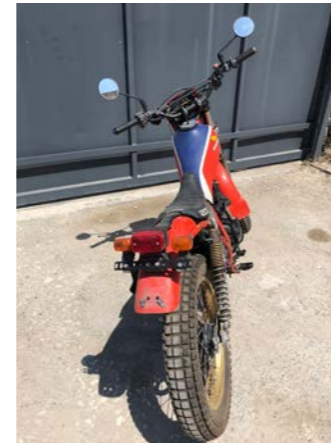
33 PIAGGIO VESPA 50 S

1984



34 HONDA TLR 200

1983



35 YAMAHA TZR 250

1985



36 KAWASAKI ZX 10

1988



2821 km. Avec facture et cession, carte grise collection possible. Mise en conformité possible. La moto démarre. Moteur, échappement en état de fonctionnement. Freins, carburation, électricité à réviser. Pour restauration.

With invoice and transfer, possibility for historical papers. Possibility to bring it to conformity. The motorbike starts. Engine, exhaust, OK. Brakes, carburation, wiring to be overhauled. To be restored.

2 000 - 2 500 €

2156 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection possible. La moto démarre. Moteur, échappement, carburation, électricité en état de fonctionnement. Robinet d'essence à changer, freins à réviser. Pour restauration.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibilities for historical papers. The motorbike starts. Engine, exhaust, carburation, wiring OK. Fuel tap to be replaced and brakes to be overhauled. To be restored.

2 000 - 2 500 €

17252 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection possible. La moto démarre. Moteur, freins, échappement, carburation, électricité en état de fonctionnement. Pour restauration.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibility for historical papers. The motorbike starts. Engine, brakes, exhaust, carburation, wiring OK. To be restored.

4 500 - 5 000 €

33179 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection possible. La moto démarre. Moteur, freins, échappement, carburation, électricité en état de fonctionnement. Pour restauration.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibility for historical papers. The motorbike starts. Engine, brakes, exhaust, carburation, wiring OK. To be restored.

2 300 - 2 800 €

37 YAMAHA BW'S 50

1988



8659 km. Avec facture et cession, carte grise collection possible. La moto démarre. Moteur, freins, échappement, carburation, électricité en état de fonctionnement. Pour restauration. Type 3AA premier modèle, un must pour les collectionneurs!

With invoice and transfer, possibility for historical papers. The motorbike starts. Engine, brakes, exhaust, carburation, wiring OK. To be restored.

It is a first model Type 3AA, a must for any collector!

1 100 - 1 400 €

38 HONDA CB 500 T

1974



11 008 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection possible. La moto démarre. Moteur en état de fonctionnement. Échappement, carburation, électricité à réviser, selle à fixer, manquent kick et rétroviseurs. Pour restauration.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibility for historical papers. The motorbike starts. Engine is in working condition. Exhaust, carburation, wiring to be overhauled, saddle to be fixed, kick starter and mirrors are missing. To be restored.

3 500 - 4 000 €

39 KAWASAKI ZX 900 BOXER BIKE

1984



68 509 km. Carte grise française, avec facture, cession, non-gage, carte grise collection possible. Pour restauration. Très rare, préparateur français.

French papers, with invoice and transfer, no pledge, possibility for historical papers. To be restored.

Very rare, french preparation.

3 200 - 3 800 €

40 YAMAHA VMAX 1200

1986



17 148 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection possible. La moto démarre. Moteur, freins, échappement, carburation, électricité en état de fonctionnement. Pour restauration.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibility for historical papers. The motorbike starts. Engine, brakes, exhaust, carburation, wiring OK. To be restored.

3 000 - 3 500 €

41 HONDA MONKEY A

1970



8831 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection possible. La moto démarre. Moteur, freins, échappement, carburation, électricité en état de fonctionnement. Pour restauration.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibility for historical papers. The motorbike starts. Engine, brakes, exhaust, carburation, wiring OK. To be restored.

3 200 - 3 800 €

42 KAWASAKI H2 750

1969



399 km. Carte grise américaine (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection possible. La moto démarre. Moteur, échappement, carburation, électricité en état de fonctionnement. Trois silencieux adaptables, moteur à réviser. Pour restauration.

American papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibility for historical papers. The motorbike starts. Engine, brakes, exhaust, carburation, wiring OK. Three adaptable silencers, engine to be overhauled. To be restored.

11 000 - 13 000 €

43 HONDA XLR 250

1987



19 788 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection possible. La moto démarre. Moteur, freins, échappement, carburation, électricité en état de fonctionnement. Pour restauration.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibility for historical papers. The motorbike starts. Engine, brakes, exhaust, carburation, wiring OK. To be restored.

2 300 - 2 800 €

44 HARLEY-DAVIDSON FLHTC 1340

1989



32 177 km. Carte grise japonaise (avec traduction), formulaire des douanes 846A avec facture et cession, carte grise collection possible. La moto démarre. Moteur, échappement, carburation en état de fonctionnement. Freins, électricité à réviser. Pour restauration.

Japanese papers (with translation), custom form 846A with invoice and transfer, possibility for historical papers. The motorbike starts. Engine, exhaust, carburation, OK. brakes, wiring to be overhauled. To be restored.

5 500 - 6 000 €

45

PIAGGIO VESPA ET3 125

1983



46

PIAGGIO VESPA 100

1984



105 km. Cette Vespa ET 3125 de 1983 porte le numéro de série LP53982. Elle démarre. Moteur, freins, échappement, carburation, et électricité sont en bon état, mais elle devra être restaurée. Elle est vendue avec sa carte grise japonaise (avec traduction), son formulaire des douanes 846A, son certificat de cession et sa facture. Mise en conformité possible, carte grise de collection possible.

This 1983 Vespa ET3 125 wears frame number LP53982 and has only 105 km. The engine starts. Engine, brakes, exhaust, carburation and electricity are in good condition, but the scooter will need restoration. It is sold with its Japanese papers (with translation), its custom form 846A, its invoice and transfer. Possibility for historical papers and conformity for homologation.

3 500 - 4 000 €

8 236 km. Cette Vespa 100 de 1984 porte le numéro de série LP53339. Elle démarre, moteur, freins, échappement, carburation et électricité sont en bon état, mais elle devra être restaurée. Elle est vendue avec sa carte grise japonaise (avec traduction), son formulaire des douanes 846A, son certificat de cession et sa facture. Mise en conformité possible, carte grise de collection possible.

This 1984 Vespa 100 wears frame number LP53339 and has only 8,236 km. The engine starts. Engine, brakes, exhaust, carburation and electricity are in good condition, but the scooter will need restoration. It is sold with its Japanese papers (with translation), its custom form 846A, its invoice and transfer. Possibility for historical papers and conformity for homologation.

2 200 - 2 800 €

47

HONDA CM 125

1997



Cette Honda CM 125 entièrement d'origine a été immatriculée le 20 novembre 1997 et totalise 19 860 km. Elle a été révisée et roule parfaitement bien. Les chromes et la peinture sont en excellent état. Elle a très belle allure. Vendue avec sa cartes grise.

This black Honda CM 125 is completely original and was registered on the 20 of November 1997 and reads 19,860 km. It was overhauled and drives perfectly. Chrome parts and paint are in excellent condition. It looks good and is sold with its 'carte grise'.

2 100 - 2 500 €

48

HONDA CM 125

1991



Cette moto personnalisée style café-racer avec peinture hydrographing vernis totalise 12 860 km. Elle est équipée d'un guidon plat et d'une selle monoplace.

This customed bike in café racer style with varnished hydrographing paint has a total of 12,860 km. It is equipped with a flat handlebar and a single place saddle.

2 500 - 2 900 €

49

HONDA CM 125

2000



Cette Honda CM 125 entièrement révisée a été immatriculée le 30 mai 2000 et totalise 19 388 km. Bougies, filtre à air, pneus avant et arrière sont neufs, chaîne de distribution et soupapes ont été réglés, le carburateur a subi un nettoyage aux ultrasons, vidange d'huile spéciale moto avec additif. Très belle, vendue avec sa carte grise.

This Honda CM 125 reading 19,388 km was completely overhauled and registered on the 30th of May 2000. Spark plugs, air filter, front and rear tyres are new, timing chain and valves were reset, the carburettor was ultrasonic cleaned, oil drained and replaced by special bike oil with additive. Very beautiful it is sold with its 'carte grise'.

2 200 - 2 600 €

50 BSA 500

1913



Superbe BSA 500 entretubes de 1913 en état de marche avec son *Pioneer Certificate*. Cette belle « entretubes » est dotée d'une transmission secondaire par courroie, associée à une boîte BSA à deux vitesses. Avec son allure fine et allongée qui attire le regard, c'est l'image même que l'on se fait d'une moto d'antan, tant il est vrai qu'elle a déjà fêté ses 107 ans. Elle a conservé tous ses accessoires et sa patine d'époque et surtout elle a un « *Pioneer Certificate* » qui permettra à son propriétaire de participer aux rallyes réservés aux ancêtres, comme le célèbre Londres-Brighton. Comme pour toutes les ancêtres, une révision s'imposera avant de reprendre la route. Documents fournis : V5C anglais, quitus fiscal français, *Pioneer Certificate*.

This superb 1913 double cradle BSA 500 is in working order with its Pioneer Certificate. This beautiful "double cradle" is equipped with a secondary transmission by belt, associated to a BSA two speed gearbox. With its slim and elongated look attracting attention it is the exact idea everybody has of a vintage bike, assuming that it is already 107 years old. It keeps all its original accessories and period patina and above all it has a "Pioneer Certificate" which allows its owner to take part in rallies for ancestors, like the famous London-Brighton. As for all ancestors, a complete overhauled is recommended before taking the road. Documents included: V5C, quitus for French taxes, Pioneer Certificate.

14 500 - 16 000 €

51

NSU 600 TS

1932



Conçues comme des machines robustes les NSU 500 TS offraient toutes les qualités requises pour être attelées à un sidecar et en solo elles étaient réputées incroyables. Pour tous les amateurs de motos allemandes, la qualité d'usinage et de fonderie de la marque de Neckarsulm est une vérité qui ne se discute pas. Ce très bel exemplaire de 500 TS, daté de 1932, a fait l'objet d'une restauration qui a déjà acquis une belle patine et a été conservé dans un état très proche de l'origine. Ainsi, les repose-pieds wagon, le système d'éclairage, les roues et les freins, le pot d'échappement, ainsi que toutes les commandes de guidon sont d'époque. Elle est en très bon état de marche et prête à rouler.

Documents fournis : carte grise française, copie du catalogue de pièces détachées.

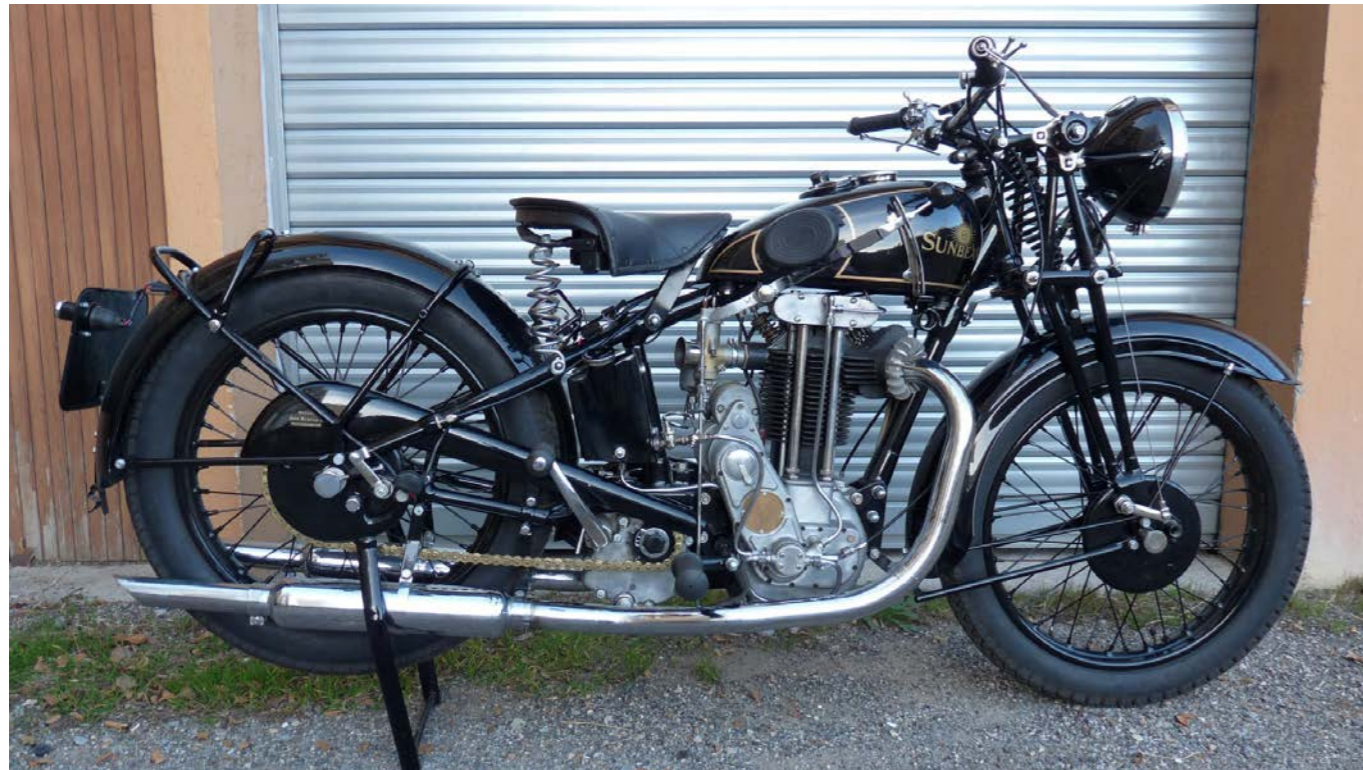
Designed as robust machines the NSU 500 TS offered all the qualities required to haul a sidecar and on their own they were considered indestructible. In fact, for all German motorcycle enthusiasts, the quality of workmanship and foundry of Neckarsulm is unquestionable. This fine example of 500 TS, dated 1932, has been the subject of a restoration which has already acquired a beautiful patina and has been preserved in a condition very close to the original. Thus, the alloy footrests, the lighting system, the wheels and brakes, the muffler and all the handlebar controls are period correct. The bike is in very good working order and ready to enjoy.

Documents included: French 'carte grise', copy of the spare's parts catalogue.

10 000 - 11 500 €

SUNBEAM 9A

1932



En 1924, Sunbeam sort une machine monocylindre dotée d'un 500 cm³ culbuté, la Model 9. Dès 1925 les Model 9 accumulent les victoires en compétition et, que ce soit en grand prix, au Bol d'Or ou au Tourist Trophy, les Sunbeam sont réputées imbattables. Fort de cette renommée, une 600 cm³ est créée en 1932, la 9A, la plus sportive des 600 cm³ d'avant-guerre. Aujourd'hui encore la 9A est considérée comme l'une des meilleures motos de l'immédiat avant-guerre et reste l'une des Sunbeam les plus recherchées. Cette 9A est datée de 1932 - la première année de construction - ce qui ajoute encore à sa rareté et à sa valeur. Achetée démontée dans des cartons, elle a été entièrement reconstruite de A à Z sur une période d'un an et demi, avec une attention minutieuse portée à la partie mécanique. Elle bénéficie d'un témoin de pression d'huile situé dans le réservoir et d'un système électrique complet avec ampèremètre dans le phare. En 2013, elle fut l'une des motos les plus admirées du Salon Moto Légende à Paris. Dans un état concours, elle sera incontestablement une pièce centrale dans toute collection importante. Documents fournis : carte grise française et photo de la reconstruction.

In 1924 Sunbeam released a 500cc OHV single, the "Model 9". As early as 1925, the Model 9s accumulated victories in competition and, whether in grand prix, the Bol d'Or or the TT, the Sunbeams were renowned as unbeatable. Building on this reputation, a 600 cc, The sportiest pre-war 600cc, was created in 1932, the "9A". Even today the 9A is considered one of the best motorcycles of the immediate pre-war period and is one of the most sought-after Sunbeams. This particular 9A is from the first year - 1932 - which further adds to its rarity and value. Purchased in bits and boxes, a nut and bolt restoration was completed over the course of 18 months with careful attention paid to the mechanical part. It benefits from an oil pressure gauge located in the tank and a complete electrical system with ammeter in the headlight. In 2013, it was one of the most admired motorcycles at the Salon Moto Légende in Paris. In concours condition, it will undoubtedly be a centerpiece in any important collection.

Documents: French 'Carte grise' and photo of the reconstruction.

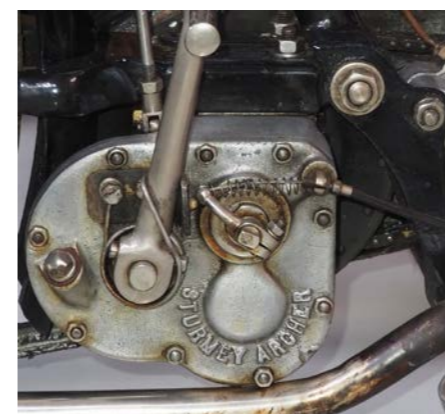
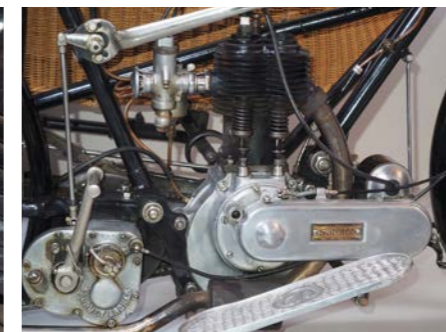
17 000 - 20 000 €



53

SAROLEA 22D

1921



Une occasion unique d'acquérir un attelage centenaire de Saroléa, la prestigieuse marque belge. Fondée en 1850, Saroléa est une des plus prestigieuses marques de moto belge. Ses moteurs d'excellente qualité furent exportés dans de nombreux pays y compris au Royaume-Uni.

Cette Sarolea, avec ses garde-boues profonds, est un modèle "Colonial" 500 cc. L'éclairage est une vraie pièce d'art et toute la moto respire l'opulence. Le sidecar en osier a été entièrement reconstruit en gardant les pièces en fer d'origine - charnières, verrou - pour préserver l'authenticité. La sellerie et le tonneau ont été refait par un maître artisan. La peinture et le nickel sont d'époque. L'attelage est en état de marche. La transmission par courroie et la boîte de vitesses Sturmev-Archer comme les marche pieds wagon en alu, tout est en très bon état et conforme au catalogue (copie en pièce jointe).

C'est une occasion unique d'acquérir un exceptionnel attelage Saroléa, une marque belge reconnue pour la qualité de ses fabrications. Documents : Carte grise française. Copie du catalogue de pièces détachées.

Founded in 1850, Saroléa is considered one of the most prestigious Belgian motorcycle. Its excellent quality engines were exported to many countries including the United Kingdom. This Saroléa, with its deep valanced mudguards, is a "Colonial" 500cc model. The lighting is a real piece of art and the whole bike exudes opulence. The wicker sidecar has been completely rebuilt keeping the original hinges and lock to preserve authenticity. The upholstery has been taken care by a master craftsman. The paint and nickel are period. The outfit is in working order. The belt transmission and the Sturmev-Archer gearbox as well as the aluminum footrest are in very good condition and conforms to the catalog (copy attached). This is a unique opportunity to acquire an exceptional Saroléa outfit, a Belgian brand recognized for the quality of its products.

Documents included: French registration card. Copy of the spare parts catalog.

18 000 - 20 000 €

FIAT 508 BALILLA

1934 Carrosserie spider
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 995 cm³

Puissance 20 ch
Vitesse maximale 80 km/h
Kilométrage 1550 km au compteur

Numéro de châssis 10912



Présentée au Salon de l'automobile dans le cadre de la Foire de Milan en avril 1932, la Fiat 508 Balilla fut produite en grande série à l'usine du Lingotto à Turin entre 1932 et 1937, ce qui avait permis d'abaisser son prix de vente qui en fit un modèle particulièrement populaire puisqu'il en fut construit plus de 170000 exemplaires. Elle était équipée d'un quatre cylindres en ligne de 995 cm³ développant 20 ch, d'une boîte de vitesses à trois rapports et de freins à tambour aux quatre roues. Elle dépassait les 80 km/h. Cette première version céda la place à la Fiat 508 Balilla seconde série deux ans plus tard. Cette nouvelle version recevait une boîte à quatre vitesses et un moteur développant 24 ch, ainsi qu'une nouvelle carrosserie plus aérodynamique. Elle était proposée en berline, spider, torpédo, sport spider, berlinette Mille Miglia et même en version militaire coloniale. Le spider deux places disposait de la même mécanique que la berline. Ses sièges étaient en cuir, le pare-brise était entièrement rabattable vers l'avant et la capote démontable pouvait être rangée dans un sac fermé. Il existait une version de base et une version Luxe. Comme la berline, à partir de 1934, la boîte de vitesses passa à 4 rapports avant, mais contrairement à la berline, la version spider ne connaîtra aucune retouche esthétique. Pour échapper aux lourdes taxes d'importation de l'époque, la Fiat Balilla fut également produite en France par la Société Anonyme Française des Automobiles Fiat (SAFAF), dans l'usine de

Levallois-Perret à partir de septembre 1932 et commercialisée sous le nom de Fiat 6 CV F (F pour française). La construction en fut reprise par Simca dans la nouvelle usine de Nanterre à partir du mois de juillet 1935 sous le nom de Simca-Fiat 6 CV. De septembre 1932 à 1937 il en fut construit 26472 exemplaires. Certains ont cru reconnaître dans la voiture de Gaston Lagaffe, ornée de damiers rouge et jaune, une Fiat Balilla.

Ce rare Spider Fiat Balilla dont la date de première mise en circulation remonte au 1er janvier 1934 a été restauré il y a une dizaine d'années. Elle est en excellent état tant en ce qui concerne sa carrosserie que son intérieur, tous deux impeccables. La version Spider est particulièrement rare et les survivantes, surtout dans cet état, méritent une attention particulière.

This rare Fiat Balilla Spider was first registered on January 1st 1934 and was completely restored about ten years ago. It is in excellent condition throughout its body and interior are both impeccable. The Spider version is very rare and surviving models, especially in this sound condition, should be carefully considered.

20 000 - 24 000 €



55 PORSCHE 356 C

1964 Carrosserie coupé, 2 places
Moteur arrière en porte-à-faux,
4 cylindres à plat

Cylindrée 1582 cm³
Puissance 75 ch
Vitesse maximale 175 km/h

Kilométrage 02 630 km au compteur
Numéro de châssis 217525

Ferry Porsche créa la marque Porsche en 1948, alors que son père, Ferdinand, était en prison en France. Pour autant, la première Porsche ne lui doit pas moins une lourde dette puisqu'elle utilise la plate-forme et le moteur de la Volkswagen – la voiture du peuple – qu'il avait étudiée avant la guerre. Après un premier prototype à moteur central, Ferry Porsche s'était finalement rabattu sur la plate-forme roulante raccourcie de la Volkswagen pour la 356, en la dotant d'une carrosserie plus aérodynamique et plus légère. Le moteur était le 4 cylindres à plat Volkswagen de 1086 cm³, refroidi par air et équipé de culasses spéciales, développant 40 ch à 4000 tr/min, monté en porte-à-faux derrière l'essieu arrière. Le coupé et le cabriolet 356 avaient été homologués en août 1948 et la production démarra très lentement à Gmünd où s'était repliée la famille Porsche. Mais la 356 C, apparue en 1964, n'a plus grand-chose

à voir avec cette première mouture. La 356 avait évolué régulièrement au fil des millésimes, recevant des moteurs 1300 cm³ de 44 ch en 1951, puis 1500 cm³ de 60 ch en 1952, passant à 70 ch en 1953, avant de devenir 356 A en septembre 1955 et d'adopter à côté du 1300 de 44 ou 60 ch un 1600 cm³ de 60 ou 75 ch. Une carrosserie Speedster était apparue en 1955, sans oublier le modèle Carrera apparu en 1956 avec un 1500 à quatre arbres à cames en tête de 100 ch! En même temps que la mécanique, la carrosserie évoluait également et la qualité de construction s'améliorait au fil des millésimes. Les premières Porsche fabriquées à la main à Gmünd avaient des carrosseries en aluminium, mais à partir d'avril 1950, le carrossier Reutter fabriquait des carrosseries en acier pour les coupés à Stuttgart, tandis que Beutler construisait les cabriolets en Suisse. Puis Porsche récupèrera ses usines de Zuffenhausen occupées →





→ par les alliés, au nord de Stuttgart où la majorité des 356 sera construite par la suite. La 356 B, dévoilée en septembre 1959, était une véritable nouveauté en ce qui concerne la carrosserie. Les phares, placés plus haut, donnent une ligne d'aile plus tendue et les pare-chocs plus enveloppants et placés plus haut affinent l'avant et l'arrière qui semblent moins massifs. Les surfaces vitrées ont été agrandies et un déflecteur apparaît sur le coupé. La banquette arrière est scindée en deux éléments et la lunette reçoit un système de désembuage. Côté mécanique on retrouve les moteurs 1600 cm³ en 60 ch (1600), 75 ch (1600 S) ou 90 ch (1600 S-90). La 356 B recevra la carrosserie T6 pour le millésime 1962 (double grille chromée sur le capot moteur, capot avant plus large, pare-brise et lunette agrandis, goulotte de remplissage sur l'aile avant droite, aérateur devant le pare-brise) et la S-90 qui avait reçu des amortisseurs Koni en 1961 reçoit un embrayage plus grand. En 1964, la 356 B sera remplacée par la 356 C identique, mais dotée de freins à disque ATE-Dunlop aux quatre roues. La 356 fut construite à près de 80000 exemplaires de 1948 à 1965 toutes versions confondues, sur lesquelles on compte 16668 modèles 356 C.

Cette Porsche 356 C de 1964 à numéros concordants a été entièrement restaurée et n'a parcouru que 2000 km depuis cette restauration. Elle se trouve en parfait état, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur. Sa mécanique est en parfait état également, son moteur d'origine tourne bien et son embrayage est neuf, ainsi que ses quatre pneus. Elle est vendue avec sa carte grise de collection, son contrôle technique et diverses factures.

This 1964 Porsche 356 C with matching numbers was completely restored and has only covered 2,000 km (1,240 miles) since the restoration. It is in perfect condition throughout. The mechanics are in perfect order too, its original engine runs perfectly and the clutch is new as are the four tyres. It is sold with its historical french 'carte grise', its technical reports and sundry invoices.

78 000 - 88 000 €



56 ROLLS ROYCE CORNICHE

1983

Carrosserie cabriolet
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 6750 cm³

Puissance NC par le constructeur
Vitesse maximale 190 km/h
Kilométrage 34952 miles

Numéro de châssis ZDX 06601

Les Rolls-Royce Silver Shadow et Bentley série T n'ayant pas de version coupé et cabriolet, la construction de ces variantes était confiée à des carrossiers. Le coupé deux portes fut dévoilé en mars 1966 et le cabriolet, identique, en septembre de l'année suivante. Les deux versions ne reçurent leur nom spécifique de Corniche qu'en mars 1971. Ces modèles très exclusifs étaient construits à la main dans la meilleure tradition de la carrosserie britannique, utilisant seulement des matériaux de la meilleure qualité, moquettes Wilton, cuir Connolly et plaquages de ronce de noyer, des spécificités qui augmentaient le prix de 50 % par rapport la berline Silver Shadow de série. Quelques panneaux avant de la berline quatre portes de série étaient conservés, mais le reste de la carrosserie était spécifique, avec une ligne d'aile soulignée par une moulure parallèle et un arrière plus arrondi. La fabrication prenait 20 semaines complètes pour

le coupé et un peu plus longtemps pour le cabriolet, plus complexe à réaliser, obligeant à une navette entre l'usine de Crewe et les ateliers Mulliner Park Ward de Willesden. Sur la Corniche, le V8 Rolls-Royce de 6,7 litres développait 10 % de puissance supplémentaire, et permettait à la voiture d'atteindre une vitesse maximale de près de 200 km/h avec des accélérations dignes d'une sportive. Bentley proposait les mêmes carrosseries à la calandre près qui reçurent le nom de Continental en 1984. Les Corniches furent produites jusqu'en 1995 en plusieurs séries. En 1977, la Corniche II reçoit des pare-chocs absorbants bardés de caoutchouc qui remplacent les lames chromées. En 1989, les pare-chocs sont peints de la même couleur que la carrosserie et en 1993, la quatrième et dernière série reçoit quelques améliorations en termes de qualité et d'automatisation. Il aura été produit 6643 exemplaires de la Corniche en 24 années. →





→ Cette superbe Rolls-Royce Corniche de 1983 à conduite à gauche européenne, est une troisième main. Elle a subi de nombreux travaux mécaniques et esthétiques et se trouve en très bon état. Sa capote est neuve et sa peinture impeccable. L'intérieur en cuir beurre frais à passepoil contrasté de la couleur de la carrosserie est lui aussi en excellent état. La voiture possède son contrôle technique de juin 2021 (les câbles de frein à main ont été retendus). L'acheteur trouvera dans le coffre un deuxième jeu de tapis rouge haute laine, le couvre-capote neuf en Alpaga noir, une housse de protection de capote lavable, un autoradio Pioneer d'origine en langue espagnole, un bidon d'huile, du fluide de transmission et un triangle de signalisation. Sur la banquette arrière, deux coussins rouges siglés Rolls Royce, les documents d'achat de l'auto en Espagne en janvier 2015, l'attestation de la FFVE, les factures des travaux effectués depuis 2015 (45104 €), une expertise d'assurance et divers documents.

This beautiful 1983 Rolls-Royce Corniche with European left-hand drive, has known only three owners. It underwent various works on its mechanics and cosmetics and is in very good condition. The soft top is new and the paint impeccable. The beige leather interior with contrasting piping the colour of the body also is in excellent condition. The car has a technical inspection dated June 2021 (brake cables were tightened). The buyer will find in the boot a second set of high red wool carpets, a new soft-top cover in black Alpaga, a washable soft top cover, an original Pioneer radio in Spanish language, an oil tin, transmission fluid and a safety triangle. On the rear seat two red cushions with Rolls Royce crest, the sale documents of the car in Spain in 2015, invoices of work carried out since 2015 (€45,104), an insurance report and sundry documents.

60 000 - 75 000 €



MORGAN PLUS 8

1982 Carrosserie roadster
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 3532 cm³

Puissance 155 ch
Vitesse maximale 200 km/h
Kilométrage 48000 miles au compteur

Numéro de châssis NC



En 1906, Henry Frederick Stanley Morgan, dit H. F. S. Morgan, ingénieur des chemins de fer à la Great Western Railway, fonda son garage à Malvern Link où se trouve encore aujourd'hui la firme Morgan, l'un des tous derniers constructeurs britanniques indépendants. Il se lança dans la construction automobile, en 1910. Sa première voiture l'Olympia, un modèle à trois roues avec un moteur bicylindre Peugeot monté à l'avant, et une transmission par chaîne à deux vitesses, répondait au regain d'intérêt pour les cyclocars. Simple et légère, la Morgan était rapide et économique à conduire. Divers moteurs à deux cylindres en V furent utilisés, ceux de la firme JAP ayant la préférence. Morgan commercialisa la F4, une version plus raffinée dotée d'un quatre cylindres Ford de 8 ch qui servit de base à la première Morgan à quatre roues, la 4/4, en 1936. En

1938, un modèle spécial à moteur Coventry Climax fut engagé au Mans. Après la guerre, la Morgan Plus 4 adopta le moteur de la Triumph TR2 et reçut la fameuse calandre bombée typique des Morgan aujourd'hui à la place de la calandre plate d'avant-guerre. La Plus 8 a été présentée en 1968, alliance idéale entre l'indémodable roadster anglais sans concession et le V8 Rover 3,5 litres (d'origine Buick) qui procure des performances impressionnantes à ce roadster de moins d'une tonne, un 0 à 100 km/h en 6 secondes et une vitesse maximale de 200 km/h. On n'avait jamais vu un moteur aussi puissant à Malvern Link. Après l'arrêt de Rover, la Plus 8 a reçu un V8 4,8 litres BMW avant d'être remplacée par la Plus 6, dotée d'un 6 cylindres BMW bi-turbo de 340 ch, accouplé à une boîte automatique à 8 rapports avec direction assistée.

Cet exemplaire de 1982, à conduite à droite, présente un très bel aspect général, malgré ses 38 ans. La sellerie est agréablement patinée et la carrosserie offre une peinture encore bien brillante avec quelques accrocs d'usage. À l'intérieur, on trouve de petits baquets. La voiture est dépourvue de pare-chocs comme les versions «sport». On note les jantes en aluminium caractéristiques de la Plus 8, récemment repeintes et le très utile porte-bagages. Le moteur démarre parfaitement avec des carburateurs SU bien réglés qui assurent de bonnes montées en régime. Les rapports de la boîte manuelle à 5 vitesses passent parfaitement. La voiture est équipée de 4 amortisseurs Koni et les disques de frein avant sont très récents. La voiture est donc prête à prendre la route. Plus exclusive qu'une 4/4, la Morgan Plus 8 propose les caractéristiques habituelles des Morgan mais avec une mécanique généreuse et sonore!

This 1982 model with right-hand drive still has a beautiful look despite its 38 years. The upholstery has a nice patina and the body shows a very shiny paint with a few minor scratches of use. Inside are two bucket seats. The car has no bumpers like sports models. The alloy wheel, recently repainted, are typical of the Plus Eight, and the rear deck luggage carrier is particularly appreciated. The engine starts perfectly well with well set SU carburetors allowing free revving. The 5-speed gearbox is soft. The car is equipped with 4 Koni shock absorbers and the front brake discs were recently replaced. The car is ready to take the road. More exclusive than a 4/4, the Morgan Plus 8 gives all the habitual characteristics of any Morgan but with a generous and sonorous engine!

30 000 - 38 000 €

CHEVROLET CORVETTE

1956

Carrosserie cabriolet
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 4343 cm³Puissance 225 ch
Vitesse maximale 207 km/h
Kilométrage 93210 km

Numéro de châssis VEB565003104



Quand Chevrolet dévoila sa Corvette, une sportive à deux places, en 1953, il s'agissait d'un tournant majeur dans l'histoire de la marque populaire du groupe GM, jusque-là vouée aux véhicules familiaux bon marché. La Corvette prenait pour base la EX-122, un concept car de 1952, imaginé par Harley Earl, le charismatique directeur du style de la GM. La Corvette était habillée d'une séduisante carrosserie dont le matériau était complètement nouveau. Elle était en effet réalisée dans un composite innovant à l'époque, à base de résine renforcée de fibre de verre, qui permettait de se passer des coûteuses presses à emboutir et de limiter les investissements en outillage, tout en réduisant le temps de développement. Le matériau était parfaitement adapté à une construction en série limitée et permit à la Corvette de passer de la planche à dessin à la

production en moins de deux ans. La Corvette piochait dans le vaste catalogue GM pour ses composants mécaniques et faisait appel à un châssis raccourci qui recevait un moteur Chevrolet six cylindres en ligne 235,5 ci (3,8 litres) à soupapes en tête qui développait 155 ch dans sa version Blue Flame sur la Corvette. Il était associé à une transmission automatique GM Powerglide à deux rapports. La Corvette avait été conçue pour concurrencer les MG de la série T et les petits roadsters sportifs européens, mais son prix dépassait ce qu'elle s'était fixé, plus proche des tarifs d'une Jaguar XK 120 que d'une MG. La Corvette faillit être abandonnée, elle dut sa survie à la nécessité de concurrencer la Thunderbird lancé par Ford en 1955. Elle reçut un V8 en 1955 et subit un restyling radical en 1956, avec des flancs creusés et un arrière plus sobre. Elle allait avoir un succès phénoménal et de-

venir la sportive à la carrière la plus longue. Après les C1 (1953-1962), C2 (1963-1967), C3 1968-1982), C4 (1984-1996), C5 (1997-2004), C6 (2005-2013) et C7 (2014-2019), on en est aujourd'hui à la huitième génération, la première dotée d'un moteur central. Cette somptueuse Chevrolet Corvette dont la date de première mise en circulation remonte au 1^{er} janvier 1956 est originaire de Californie d'où elle a été importée en 2010. Elle a subi une restauration complète en 2021, carrosserie, intérieur et mécanique, au cours de laquelle tous les éléments défectueux ont été remplacés. La voiture est donc en excellent état, carrosserie, intérieur et mécanique. Son moteur V8 à soupapes en tête de 4343 cm³ développe 210/225 ch à 5000 tr/min et est associé à une boîte manuelle à 3 rapports. Elle est vendue avec son hardtop d'origine. Les premières versions (C1) sont les plus

rare et les plus recherchées, comme ce modèle 1956 dont il ne fut produit que 3467 exemplaires.

This beautiful 1956 Chevrolet Corvette, first registered on January 1st 1956, comes from California from where it was imported in 2010. It underwent a total restoration in 2021, body, interior, mechanics, during which all faulty elements were replaced. Its engine, a 4,343cc overhead valve V8 delivered 210/225 ch at 5,000 rpm and was connected to a 3-speed manual gearbox. It comes with its original hardtop. The first versions of the Corvette (C1) are the rarest and the more sought after, like this 1956 model of which only 3,467 units were produced.

65 000 - 75 000 €

ALFA ROMEO 1750 GT VELOCE

1968

Carrosserie coupé, 2+2 places (Bertone)
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1779 cm³Puissance 118 ch
Vitesse maximale 185 km/h
Kilométrage 37116 km au compteur

Numéro de série NC



Le «coupé Bertone» succède à la Giulietta Sprint, déjà carrossée par Bertone, en septembre 1963 avec une carrosserie signée Giorgetto Giugiaro. Il reçoit le petit 4 cylindres à double arbre à cames en tête de la berline Giulia 1600 T.I. Ce double arbre, dérivé de celui de la Giulietta, affiche une cylindrée de 1570 cm³ et développe 92 ch à 6000 tr/min. Ce brillant moteur, qui prend ses tours avec facilité, invite à jouer avec la boîte à cinq rapports, dont la Giulia est l'une des rares voitures de série, en dehors des Aston Martin, Ferrari et Maserati, à être dotée à l'époque. Le freinage - remarquable lui aussi dans ces années-là - est assuré par 4 freins à disque. En mars 1966, une version Veloce est lancée au salon de Genève avec quelques chevaux de plus et une finition plus soignée avec des inserts de bois au tableau de bord et sur la console centrale et du

velours sur les sièges et les panneaux des portes. On la reconnaît à sa calandre noire à trois barres horizontales et au quadrifoglio sur le montant de custode. Puis, en 1968, apparaît une version 1750 GT Veloce, au salon de Bruxelles. Son nom évoque les fameuses 6C 1750 de 1929, malgré sa cylindrée plus proche de 1,8 litre qui délivre 132 ch. On la distingue par sa face avant à doubles phares qui abandonne la fausse entrée d'air type «boîte à lettre» à l'avant du capot et les petits clignotants verticaux de chaque côté de la calandre, désormais positionnés sur le pare-chocs. Elle reçoit des roues de 14 pouces au lieu de 15, légèrement plus larges. Le tableau de bord, revêtu de bois, reçoit deux gros cadrans sous visière, façon Ferrari. En juin 1971 lui succédera la 2000 GTV. Le coupé Alfa Romeo fut soumis à des crash tests, rarissime à l'époque.

Cette Alfa Romeo 1750 GT Veloce première série de 1968 est originaire d'Italie, avec son certificat ASI et ses papiers Italiens. Elle est en bon état. Le véhicule a été restauré à l'exception de quelques détails facile à perfectionner. À l'intérieur, quelques éléments et une partie de la console centrale manquent, comme on peut le voir sur les photos. La peinture a un bel aspect mais n'a pas été réalisée par un professionnel et devra être reprise pour être à son meilleur niveau. Elle a subi un léger choc arrière qui n'a pas atteint la structure. Elle est en très bon état mécanique. La voiture vient de passer son contrôle technique italien sans défaut. Elle part par la route.

This 1968 Alfa Romeo 1750 GT Veloce first series comes from Italy, with ASI certificate and Italian documentation. It is in good

condition. The vehicle was restored except for some details easy to improve. Inside, trim and part of the center console are missing, as can be seen in the pictures. The paint looks good but it was not a professional job and has to be repainted to bring it to its best. It suffered a small, non-structural blow in the back. It is mechanically in very good condition. The vehicle has just obtained the Italian ITV without any failures. It is in driving condition..

45 000 - 50 000 €



60

WILLYS INTERLAGOS A108

1966

Carrosserie berlinette 2 places
Moteur en porte-à-faux arrière,
4 cylindres (Renault Dauphine 1093)

Cylindrée 845 cm³
Puissance 55 ch
Vitesse maximale 185 km/h

Kilométrage 00825 km
Numéro de châssis 6313600001



La Willys Interlagos, du nom du fameux circuit de Sao Paulo, a été la première sportive fabriquée au Brésil sous licence Alpine de 1961 à 1966. Elle était proposée en trois versions, coupé, cabriolet et berlinette. L'histoire de l'Interlagos qui a dominé les compétitions brésiliennes dans les années 1960 se confond avec celle de la compétition automobile au Brésil. Les frères Fittipaldi ont notamment commencé sur ces voitures, ainsi que José Carlos Pace. Les Interlagos A 108 étaient strictement identiques à l'Alpine A108 française. Seuls les insignes et quelques détails comme les cerclages de phares chromés révèlent ses origines sud-américaines. Le moteur est donc celui de la Dauphine disponibles en trois versions, 845, 904 et 998 cm³. Les deux dernières années de production, la berlinette Interlagos fut équipée du moteur de la fameuse Dauphine 1093 de compétition version Brésil. Elle est dotée d'une culasse 1093 avec soupapes renforcées à double ressort, arbre à cames Gordini, vilebrequin standard, pistons plats 58x80, carbura-

teur 32 PAIA, et allumeur SEV Marchal. Avec une production de seulement 822 exemplaires, l'Interlagos A 108 est une voiture à part dans le paysage automobile brésilien. Avec le retour d'Alpine sur le devant de la scène, l'Interlagos prend donc tout son sens pour les connaisseurs de la marque.

La berlinette Interlagos que nous proposons est un très bel exemplaire de 1966 - la dernière année de production - bien connue des collectionneurs brésiliens. Sa restauration, au cours de ces cinq dernières années, a été poussée dans les moindres détails à un très haut niveau de qualité. Arrivée en France, elle a bénéficié d'une remise à niveau du freinage (maître-cylindre, flexibles et tambours neufs), d'une réfection moteur et d'une peinture complète dans les ateliers des établissements Deloher à Perpignan. Ce magnifique exemplaire de la production Alpine avec sa teinte bleu azur métallisé (le bleu utilisé par Alpine sur les premières A110 en 1963) et son →



→ intérieur caramel est sans doute la plus séduisante des berlinettes. Tous frais et taxes payés et l'ensemble des documents nécessaires sont présents pour une immatriculation en carte grise collection au nom de l'acheteur.

The Interlagos berlinette we propose here is a very beautiful car of model year 1966 – last year of production – well known by Brazilian collectors. Its restoration, during the last five years, was pushed in every detail to a very high standard of quality. Once in France, it underwent an upgrading of its braking system (new master cylinder, flexible hoses and brake drums), a complete overhaul of the engine and a new paint at the étab-

lisements Deloher's workshop in Perpignan. This magnificent model of Alpine's production with its metallic sky blue paint (the blue colour used by Alpine on the first A110 in 1963) and its toffee brown interior is probably one of the most desirable berlinettes. All expenses and taxes paid and all necessary documents joined for historic registration under the buyer's name.

58 000 - 65 000 €

CHEVROLET C/10

1970

Carrosserie pick up 3 places
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 5735 cm³ (350 ci)

Puissance 275 ch
Vitesse maximale 180 km/h
Kilométrage 65617 miles (105600 km)

Numéro de châssis CE140A108786



Chez Chevrolet les préfixes C et K désignent une lignée d'utilitaires légers de 1/2 tonne à 4,5 tonnes de PTAC produits de 1960 à 2001. Le C signifie Conventional, c'est-à-dire propulsion à deux roues motrices, et la lettre K désigne une transmission intégrale à 4 roues motrices. Les suffixes 10, 20, 30 et 40 désignent quant à eux les versions 1/2 tonne, 3/4 de tonne, 1 tonne et 1,5 tonne. La gamme des pick-up légers C, lancée à l'automne 1959 pour l'année-modèle 1960, offrait un style de carrosserie plus moderne que ses prédécesseurs Task Force. Ces pick up reposaient sur un châssis-échelle abaissé au centre avec une cabine plus basse et une suspension avant indépendante les rapprochant d'une automobile. Les C/K 10, 20, 30 et 40 recevaient le nom commercial d'Apache, les modèles supérieurs, 50 et 60, recevant la désignation Viking et les modèles les plus gros, 70 et 80, celle de Spartan. Ils étaient proposés en versions Fleetside (lisses) ou Stepside (avec protections). La série des pick up C/K se divise en quatre générations, la première de 1960 à 1966, la seconde de 1967 à 1972, la troisième de 1973 à 1987 et la quatrième de 1988 à 2002. Le modèle proposé est donc de la deuxième génération reconnaissable à sa calandre légèrement retouchée pour le millésime 1970. Pour le millésime, le C10 est proposé avec deux 6 cylindres, 4097 cm³ (250 ci) et 4785 cm³ (290 ci) et avec trois V8, 5031 cm³ (307 ci), 5735 cm³ (350 ci) et 6489 cm³ (396 ci). Les V 8307 et 396 ont été ajoutés en 1968, et en 1970, le moteur 396 même s'il garde son appellation a été agrandi à 6,6 litres pour cette année-modèle.

Notre Chevrolet C10 dont la date de première mise en circulation remonte à janvier 1970 a été entièrement restauré. C'est un rare modèle à benne courte. Son aspect extérieur est excellent avec une peinture bicolore rouge et blanc cassé. Il arbore un magnifique intérieur en cuir noir et tissu pied-de-poule à la belle présentation, sans trace d'usure. Sa mécanique a été entièrement refaite et il est doté d'un V 8350 ci avec la transmission automatique. L'ensemble mécanique est nickel. Échappement, amortisseurs, pont arrière, allumage, carburateur, pompe à essence, filtre à air sont neufs. Tous les fluides ont été changés. De plus, il est vendu avec une carte grise et une immatriculation française, prêt à prendre la route.

Our Chevrolet C10 which was first registered in January 1970 was completely restored. It is a rare short bed version. Its exterior look is excellent with a two tone red and white paint. It boasts a beautiful good-looking interior in black leather and hound's tooth cloth, with no trace of wear. Its mechanics were completely redone and it is equipped with a 350 ci V8 and automatic transmission. All the mechanics are in perfect condition. Exhaust, shock absorbers, rear axle, ignition, carburettor, gas pump, air filter are new. All fluids have been changed. It is sold with French 'carte grise' and registration, ready to drive.

25 000 - 29 000 €

62

CITROËN DS 19

1966

Carrosserie berline 5/6 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 911 cm³Puissance 83 ch
Vitesse maximale 168 km/h
Kilométrage 80500 km

Numéro de châssis 4429988



En 1955, sous sa spectaculaire carrosserie aux allures de fusée, la DS faisait appel à une très innovante suspension hydropneumatique à quatre roues indépendante à assiette constante, des freins, un embrayage et une direction assistés, le tout combiné à la traction avant dont Citroën était le spécialiste incontesté. Son style, sa modernité, ses innovations, sa tenue de route et ses performances ont marqué les esprits de toute une génération. Sa suspension qui faisait s'affaisser la voiture lorsqu'elle était à l'arrêt contribuera à lui donner un caractère hors normes. En dehors de Rolls-Royce qui fit un temps appel à sa suspension hydraulique, la DS ne fit aucune émule et ne fut jamais copiée, ni même imitée et reste unique en son genre. Le moteur original de la DS 19 était un 1911 cm³ qui céda la place à un moteur à course courte de 1985 cm³ sur la DS 20 en 1966. En septembre 1967, l'avant de la DS subit un restyling très réussi. Les ailes sont remodelées et dotées d'un ensemble à doubles optiques avec les phares intérieurs orientables. La DS sera plus tard proposée avec des cylindrées de 2175 cm³ sur la DS 21 et 2347 cm³ sur la DS 23. La version Pallas, apparue en août 1964, se distinguait extérieurement par ses enjoliveurs, des phares d'appoint, des baguettes de portières, des bas de caisse en inox et des panneaux de custode en aluminium brossé. À l'intérieur, des sièges à dossier plus épais et plus haut et une moquette double amélioraient encore le confort. On pouvait obtenir un intérieur cuir sur demande. La finition

Pallas fut reconduite sur les DS remaniées après 1967 et jusqu'à la fin de la production en 1975.

Cette Citroën DS 19 dont la date de première mise en circulation remonte au 28 décembre 1966 affiche 80500 km. Sa sellerie restaurée est en parfait état et sa peinture a été refaite dans sa couleur originale blanc Carrare. Mécaniquement, elle est prête à prendre la route, son système hydraulique est en parfait état, de même que son moteur à trois paliers et sa boîte de vitesses manuelle. Roues et pneus sont conformes au modèle. Elle appartient au même propriétaire depuis de nombreuses années et elle est accompagnée d'un contrôle technique zéro défaut valide jusqu'en octobre 2021.

This Citroën DS 19 was first registered on December 28th 1966 and reads 80,500 km on the odometer. The upholstery was restored and is in perfect condition and the body was repainted in its original Carrare white colour. Mechanically it is ready to drive, its hydraulic system is in perfect condition as well as its engine (three bearings) and manual gearbox. Wheels and tyres are in conformity with the model. It belonged to the same owner during many years and it comes with a technical control with no fault valid until October 2021.

19 000 - 24 000 €

MERCEDES-BENZ 190 SL

1960

Carrosserie cabriolet, 2 places
Moteur avant, 4 cylindres
Cylindrée 1897 cm³

Puissance 105 ch
Vitesse maximale 175 km/h
Kilométrage 2632 km

Numéro de châssis
12104010019368



Après avoir redoré son blason en compétition au début des années 1950, avec les W196 en Grand Prix et avec les 300 SL en endurance, Mercedes-Benz reconquit ses lettres de noblesse avec des berlines et des sportives de série de grande qualité qui replaçaient la marque tout en haut de la hiérarchie automobile internationale. Le cabriolet 190 SL (W121 B2), présentée en 1954, était construit sur la plate-forme raccourcie de la berline 180 (surnommée «ponton»), dotée d'une suspension indépendante aux quatre roues. Sa carrosserie évoquait les modèles sportifs à moteur 6 cylindres qui s'étaient illustrés en compétition et dont une spectaculaire version routière à portière en aile de mouette avait été dévoilée simultanément au même Salon de New York en 1954. Ce qui fit dire à beaucoup que la 190 SL était la 300 SL du pauvre. Elle valait mieux que ça. Certes, pour ceux qui n'avaient pas les moyens de s'offrir la très onéreuse «papillon», cette sportive moins spectaculaire, qui valait le tiers d'une 300 SL (un prix encore très

élevé par rapport aux autres sportives de la catégorie), était une alternative séduisante et raisonnable, mais elle ne manquait pas d'atouts, ni de qualités pour autant. La 190 SL n'entra en production qu'en janvier 1955. Pour s'assurer d'une bonne tenue de route et toutes les qualités attendues d'une Mercedes, on avait dû renforcer la plate-forme raccourcie de la berline, affaiblie par l'absence de toit. Le moteur de 1897 cm³ était un quatre cylindres à arbre à cames en tête - une première sur une Mercedes-Benz - monté comme un sous-ensemble détachable avec la suspension avant, la direction et la boîte manuelle à quatre rapports. Il était alimenté par deux carburateurs inversés Solex et développait 105 ch à 5700 tr/min, permettant à la 190 SL d'abattre le 0 à 100 km/h en 13 secondes et d'atteindre la vitesse maximale de 172 km/h. Le fait que la 190 SL se montre plus confortable que sportive et que de nombreuses petites sportives de l'époque souvent bien moins chères, la surpassent en performances ne nuit en rien à son succès. Le modèle →



→ connu une carrière prodigieuse aux États-Unis où un grand nombre des 25881 exemplaires produits entre 1955 et 1963 trouvèrent preneur. La carrière de la 190 SL prit fin en 1963 sans qu'elle ait connu de modification majeure et elle céda la place à la 230 SL, la fameuse «pagode» qui reprenait le même créneau du grand tourisme sur un registre plus moderne et qui connut un succès identique.

Cette Mercedes-Benz 190 SL d'origine américaine (numéro de série 12104010019368) a été mise en circulation le 30 juin 1960 et affiche 2632 km au compteur. Elle arbore une peinture récente et sa sellerie a été entièrement restaurée. Sa mécanique est en bon état et fonctionne normalement. Elle conserve son autoradio Becker Europa d'origine. Ces modèles, longtemps

boudés, sont aujourd'hui de plus en plus appréciés, leur esthétique proche de celle de leur grande sœur 300 SL les rendant attractives, face aux prix exorbitants de ces dernières, comme déjà à l'époque.

This Mercedes-Benz 190 SL of american origin (chassis number 12104010019368) was registered on June 30th 1960 and reads 2,632 km on the odometer. Its paint is recent and its upholstery was completely renewed. The mechanics are in good condition and working order. It keeps its original Becker Europa radio.

95 000 - 115 000 €

ALFA ROMEO MONTREAL

1963

Carrosserie coupé (Bertone)
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 2593 cm³Puissance 200 ch
Vitesse maximale 220 km/h
Kilométrage 42 000 km

Numéro de série 1426159



En 1967, l'Italie expose sa vision du futur automobile à l'exposition «Montréal Expo» au Canada, sous forme de deux études de style de Bertone dessinée par Marcello Gandini. Elles sont dotées d'un 4 cylindres 1,6 litre de Giulia pour faciliter leurs déplacements. Alfa Romeo, en quête d'un modèle à opposer au Fiat Dino, Porsche 911, Jaguar Type E et Dino 206 GT décide de reprendre cette base stylistique. Le modèle fait ses débuts à Genève en mars 1970, sous le nom de Montreal (sans accent en italien). Contrairement aux prototypes, la Montreal reçoit un V8 à quatre arbres à cames en tête dérivé de la Sport-Prototype T33 que McLaren utilisera plus tard, porté à 3 litres, en Formule 1. Plutôt que la version 2 litres utilisée sur la 33 Stradale, la première voiture de route dérivée de la T33, le V8 à carter sec de la Montreal, fiabilisé pour la route, fait 2593 cm³ et développe 200 ch. Il entraîne les roues arrière via une boîte ZF à cinq rapports et, grâce à sa carrosserie fastback aérodynamique, la Montreal atteint un bon 220 km/h. Le train roulant reprend la suspension avant indépendante et l'essieu arrière rigide avec freins à disque aux quatre roues de la Giulia 1750 GTV contemporaine. 3925 exemplaires seront construits jusqu'en 1977. Peu de voitures peuvent se prévaloir d'un moteur ayant des antécédents à la fois en endurance et en Formule 1, mais l'Alfa Romeo Montreal est l'une d'elles.

Cette Alfa Romeo Montreal dont la date première mise en circulation remonte au 23 juin 1973 est un véhicule de deuxième main. Elle a été entièrement restaurée en 2001 et, depuis cette date, la boîte de vitesses a été refaite par ZF, les deux lignes d'échappement ont été remplacées et, plus récemment, la pompe à injection a été reconditionnée par un spécialiste allemand. Elle est vendue avec sa carte grise française. Un modèle dont la cote ne cesse de grimper, à ne pas manquer.

This Alfa Romeo Montréal was first registered on June 23 1973 and has only known two owners. It was completely restored in 2001 and, since this date, the gearbox was refurbished by ZF, the two exhaust lines were replaced and, more recently, the injection pump was reconditioned by a German specialist. It is sold with its french 'carte grise'.

50 000 - 60 000 €

65

FERRARI MONDIAL T

1990

Carrosserie coupé, 2 +2 places
Moteur central, 8 cylindres en V
Cylindrée 3405 cm³

Puissance 270 ch
Vitesse maximale 255 km/h
Kilométrage 56410 km au compteur

Numéro de châssis
ZFFFD32S000083463



La Mondial prend la succession de la 308 GT4 au Salon de Genève, en mars 1980. Pour Ferrari, il s'agit d'offrir un modèle identique sur tous les marchés du monde, d'où son nom. Comme toute les Ferrari, elle est signée Pininfarina et sa construction sera assurée par Scaglietti. Elle reprend le V8 3 litres à double arbre à cames en tête de sa devancière 308 GT4 (le coupé 2 +2 dessinée par Bertone), mais doté d'une alimentation par injection électronique qui fait étrangement passer la puissance de 255 ch à 214 ch, ce qui lui permet néanmoins d'atteindre les 225 km/h. Elle conserve aussi bien sûr la boîte transaxle à cinq rapports et la suspension indépendante. L'habitabilité est nettement améliorée, grâce à l'allongement de l'empattement qui passe de 2,55 m à 2,65 m. Signalons que c'est l'une des premières Ferrari à bénéficier d'un traitement anticorrosion au zinc pour ses panneaux de carrosserie.

Mais les ventes ont du mal à démarrer. Après 703 exemplaires de cette première version, la Mondial devient Mondial Quattrovalvole (quatre soupapes) au printemps 1982 et gagne 26 ch. Elle se distingue par sa grille latérale couleur caisse, tandis que l'intérieur reçoit un nouvel aménagement de la console centrale et un nouveau volant. Un cabriolet Mondial est dévoilé officiellement en janvier 1984, au Salon de Bruxelles. C'est le premier vrai cabriolet Ferrari depuis l'abandon de la 365 GTS/4 «Daytona», en 1973. Plus réussi que le coupé, il connaîtra un bon succès commercial. Au Salon de Francfort 1985, la Mondial reçoit le V8 de 3186 cm³ de 270 ch, en même temps que les berlines GTB et spider GTS et devient Mondial 3.2. La carrosserie est légèrement retouchée avec des boucliers avant et arrière redessinés et peints de la couleur de la carrosserie et reçoit de nouvelles jantes au dessin plus sobre, ainsi qu'un nouveau tableau de bord.

En mars 1989, au Salon de Genève, la Mondial 3.2 devient Mondial T, en adoptant une boîte de vitesse montée transversalement (d'où le T) car le moteur, lui, est désormais en position longitudinale. Par ailleurs sa cylindrée passe à 3,4 litres et sa puissance à 300 ch. Côté carrosserie on la reconnaît à la grille latérale plus petite et aux nouvelles poignées de portes. Dans l'habitacle, le pédalier est désormais aligné dans l'axe du volant et le tableau de bord a été redessiné. Elle sera produite sous cette forme jusqu'en juillet 1993.

Cette Ferrari Mondial T de 1990 est entièrement d'origine. Sa peinture est en très bon état, ainsi que sa sellerie en cuir beige d'origine, joliment patinée. Moteur et soubassement sont propres, l'entretien et les révisions ont été effectués régulièrement. Elle est équipée d'un toit ouvrant et a reçu l'écusson Ferrari au cavallino sur les ailes avant. Elle possède sa trousse à outils en cuir complète, une housse siglée du cavallino, son manuel du propriétaire et son carnet de bord, son bulletin de garantie original, deux jeux de clés, et est vendue avec son contrôle technique.

This 1990 Ferrari Mondial T is completely original. Its paint is in excellent condition as its original beige leather upholstery with a nice patina. Engine and powertrain are clean, maintenance and servicing were regularly carried out. It is equipped with a sunroof and has the Ferrari cavallino badge on the front wings. It is sold with its complete tool kit in a leather bag, a red cover with cavallino badge, its owner's manual, maintenance booklet, its original warranty book, two key sets and its valid technical inspection.

45 000 - 50 000 €



66

DINO 246 GTS

1972

Carrosserie berlinette 2 places
(Pininfarina)
Moteur central, 6 cylindres en V

Cylindrée 2 419 cm³
Puissance 195 ch
Vitesse maximale 240 km/h

Kilométrage 00250 km au compteur
(changé), kilométrage réel : 89 850 km
Numéro de châssis 04688

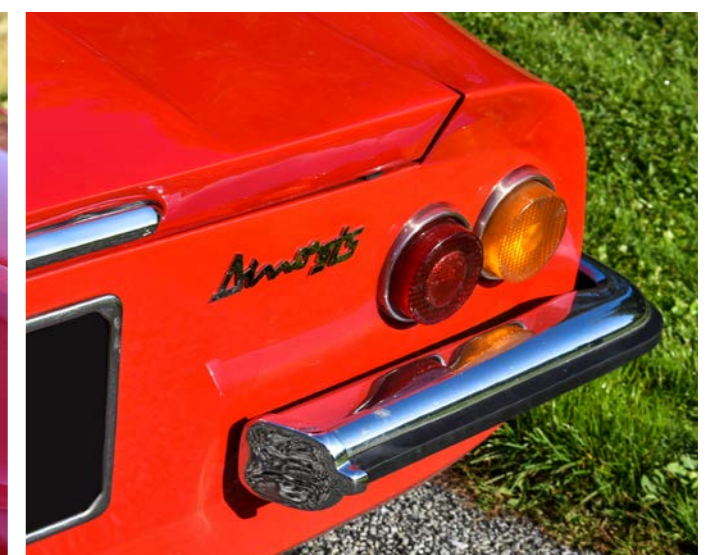




Pour beaucoup, c'est la première Ferrari à moteur central, bien que le commendatore lui ait toujours refusé le nom de Ferrari ayant créé la marque Dino - du nom de son fils - spécialement pour elle. C'est grâce à l'obstination de Sergio Pininfarina, qu'Enzo Ferrari consentit finalement à produire un modèle de route à moteur central. Le carrossier lui proposa une superbe étude de style sur un châssis de compétition de 206 SP, avec un V6 en position longitudinale, la Dino Berlinetta Speciale, exposée au salon de Paris en 1965. Cette étude donnera naissance à un second prototype, proche de la version de série, mais toujours à moteur longitudinal, au Salon de Turin 1966. Puis ce sera le prototype du modèle de série, la Dino 206 GT (1987 cm³/180 ch), dévoilé au Salon de Turin, en novembre 1967. Cette fois, le V6 est en position transversal, ce qui permet de dégager plus de place à l'intérieur. En fait, ce V6 2 litres doit également servir à Fiat - qui l'utilisera sur les coupés et spiders Dino à moteur avant - afin d'assurer son homologation en Formule 2, fixée à 500 exemplaires construits en douze mois consécutifs. La Dino est donc un «produit d'appel» pour faire du chiffre et va devenir le plus sportif et le plus vendu des modèles créés par Enzo Ferrari jusque-là. Sa vivacité, son comportement équilibré, sa neutralité et son agilité, ainsi que son tarif relativement attractif, compensent la

sonorité très présente du V6 et le confort limité. La Dino 246 GT (tipo 607L) visuellement presque identique à la Dino 206 GT, lui succède au Salon de Genève en mars 1969. La différence essentielle tient au nouveau V6 de 2419 cm³ et 195 ch (Tipo 236L) dont le bloc est désormais en fonte. Ce moteur, alimenté par 3 carburateurs Weber double corps, est à la fois plus puissant, plus souple et plus docile et permet à la Dino d'atteindre 240 km/h et de réaliser un 0 à 100 km/h en à peine plus de 7 secondes. Le châssis est légèrement plus long de 6 cm (2,34 m) et une trappe d'essence circulaire dans le montant de custode masque désormais le bouchon de réservoir. La deuxième série de 246 GT (tipo 607 M) fait son apparition au début de 1971. Son plancher est en fibre de verre, des freins ATE remplacent les Girling d'origine et les jantes reçoivent un système de fixation à 5 boulons ainsi qu'un cache-moyeu orné du logotype Dino. Extérieurement, elle se distingue à son feu de recul central à la place de deux précédemment. L'intérieur reçoit des appuie-têtes intégrés, des vide-poches de portières, un volant cuir... Elle cède la place dès 1972 à la troisième série tipo 607 E qui reçoit de nouveaux carburateurs et une boîte de vitesses reconditionnée et se distingue par de menus détails, serrures de portes sous les écopes et surtout par une calandre à la découpe plus «carrée» dans laquelle les deux pare-chocs ne rentrent plus. En dehors d'es- →





→ suie-glaces à mouvement conventionnel, elle ne connaîtra pas d'évolutions jusqu'à la fin de production en 1974. La version découvrable GTS de type Targa à arceau fixe est dévoilée au Salon de Genève en mars 1972. Elle connaîtra un brillant succès aux États-Unis. Il fut construit 1274 exemplaires de la GTS de 1972 à la fin de juillet 1974. Popularisée par le feuilleton télévisé «Amicalement vôtre» aux mains de Tony Curtis, la Dino est devenue aujourd'hui une grande classique très recherchée.

Cette Dino 246 GTS de 1972 fait partie de la 3^e série et porte le numéro de châssis 04688 (frappe châssis et plaque conformes). Sa carrosserie est en bon état général, et sa peinture a été refaite récemment. Les chromes sont en bon état. À l'intérieur les sièges ont été restaurés à neuf et le tableau de bord a été refait en Alcantara. Les instruments et les panneaux de portes sont dans leur état d'origine. Le toit «Targa» est en bon état. Le châssis ne porte pas de trace de choc apparent et les trains roulants

sont dans leur état d'origine. La voiture a subi une grande révision générale et son moteur tourne très bien. Elle est vendue avec sa carte grise française normale.

This 1972 Dino 246 GTS is of the 3rd series and its chassis number is 04688 (chassis plate and stamped numbers are conform). The bodywork is in good general condition, and its paint has been recently redone. Chrome parts are in good condition. Inside, the seats were completely restored as new and the dashboard was redone in Alcantara. Instruments and door panels are in original condition. The Targa roof is in good condition. The chassis does not show any trace of accident and running gears are in their original condition. The car was overhauled and the engine runs well. It is sold with its normal French 'carte grise'.

300 000 - 350 000 €

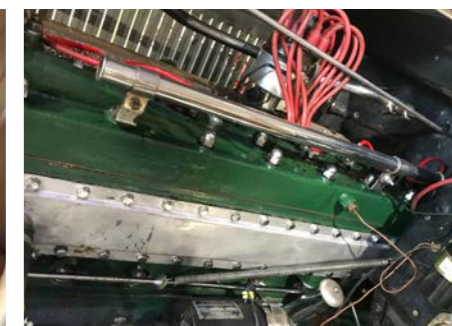
67

CORD L-29

1930

Carrosserie cabriolet 4 portes
Moteur avant, 8 cylindres en ligne
Cylindrée 4893 cm³Puissance 125 ch
Vitesse maximale 130 km/h
Kilométrage 5 200 km

Numéro de série 2926748



En 1924, Errett Lobban Cord avait sauvé la marque Auburn de la faillite en appliquant un clinquant restyling aux modèles invendus de la marque. Une fois celle-ci tirée d'affaire, il en avait pris le contrôle puis avait créé sa propre marque et racheté Duesenberg, créant ainsi un groupe automobile de prestige. La Cord L-29, dévoilée en 1929, s'insérait entre les Auburn et les Duesenberg. Elle était dotée d'un 8 cylindres en ligne Lycoming - marque qui appartenait aussi à Cord - et d'une innovante transmission aux roues avant. Impressionné par les performances en course des Miller à traction avant, Cord avait acheté les droits de cette transmission pour l'adapter à une voiture de route. Si le procédé était viable pour des courses limitées dans le temps, il ne tenait pas la longueur pour un usage dans la durée. Il lui manquait les joints homocinétiques qui allaient faire le succès de la Traction d'André Citroën quelques années plus tard et la Cord contribua probablement à dégoûter les Américains du principe pendant plusieurs décennies. Outre une meilleure tenue de route, la traction offrait un centre de gravité abaissé qui permettait d'offrir une meilleure habitabilité, des voitures plus basses et donc plus aérodynamiques et une allure surbaissée donnant une grande liberté aux stylistes. L'esthétique était l'un des chevaux de bataille de Cord qui avait compris que «la laideur se vend mal», avant que le designer Raymond Loewy n'en fasse sa devise. Le styliste Al Leamy avait dessiné une superbe carrosserie basse et allongée qui faisait de la L-29 l'une des américaines les plus élégantes d'avant-guerre. Malheureusement, le krach boursier de Wall

Street d'octobre 1929 ruina une partie de la clientèle que visait Cord. Malgré des prix de vente revus à la baisse, la carrière de la première traction avant de série prit rapidement fin. Il en fut tout de même construit 5010 jusqu'en 1932, en comptant les voitures livrées en châssis nus aux carrossiers.

Cette Cord L29 Phaeton de 1929 porte le numéro de châssis 2926748 et n'a connu que deux propriétaires, le dernier pendant 70 ans. Elle n'a eu qu'une plaque d'immatriculation. Elle a appartenu à la famille Romeu, les magnats du textile de Barcelone, dans les années 1970. Sa carrosserie n'a jamais été restaurée, mais a juste été rafraîchie et remise à niveau. Son moteur a été récemment démonté et entièrement restauré. Elle possède tous ses papiers d'origine. La L-29 est aujourd'hui l'une des grandes classiques américaines aux côtés des Duesenberg, Packard et Cadillac des années 1930, archétype de l'ère des «multicylinders» qui connurent étrangement leur apogée pendant la grande crise économique outre-Atlantique.

This 1929 Cord L29 Phaeton chassis number 2926748 had only two owners, the last one during 70 years. It had only one number plate. During the seventies, it belonged to the Romeu family, textile barons from Barcelona. It was never restored but only updated and maintained. Its engine was recently dismantled and restored. It keeps all its original documents.

90 000 - 120 000 €

68

ROLLS ROYCE 20/25

1933

Carrosserie cabriolet 2 portes,
4 places, Thrupp & Maberly
Moteur avant, 6 cylindres en ligneCylindrée 3 699 cm³
Puissance estimée à 100 ch
Vitesse maximale 150 km/hKilométrage 5 415 km
Numéro de série GLZ9

Après la Première Guerre, Rolls-Royce avait dû revoir sa politique du modèle unique et en 1922, avait dévoilé la Twenty, la petite Rolls-Royce 20 HP. Elle permettait à la marque de satisfaire le marché de plus en plus important des propriétaires-conducteurs qui appréciaient la qualité technique de Rolls-Royce mais n'avaient pas besoin d'une voiture aussi encombrante que la 40/50 HP Silver Ghost ou la Phantom. La Twenty s'avéra parfaitement adaptée à un usage individuel tout en permettant les longs voyages «continentaux» si chers aux conducteurs britanniques bridés par leur insularité. Son héritière, la 20/25 HP, présentée en 1929, rafraîchissait le concept avec des améliorations importantes, notamment une version réalésée de 3,1 litres à 3,7 litres du six cylindres à soupapes en tête de la Twenty et donc plus puissante. Cette nouvelle puissance permettait aux carrossiers à façon de mieux satisfaire une clientèle qui exigeait des modèles plus grands, plus opulents et mieux équipés sans trop réduire les performances du modèle. Les premiers châssis 20/25, hormis leur moteur, étaient identiques à ceux des dernières Twenty. On retrouvait donc sur la 20/25 le levier de vitesses à droite, les freins servo-assistés et les volets de radiateur verticaux dans le style de la grosse Phantom, adoptés par la Twenty à partir de 1926. Produite en même temps que la Phantom II, la 20/25 bénéficiait de nombreuses caractéristiques empruntées à sa grande sœur, notamment les vitesses synchronisées et la lubrification centralisée du

châssis et devint la Rolls-Royce la plus vendue de l'entre-deux-guerres.

Cette Rolls-Royce 20/25, sorti d'usine en 1933, porte le numéro de châssis GLZ9 et a été carrossée la même année en «Four light two door Drop Head Coupé» autrement dit en cabriolet deux portes quatre fenêtres par Thrupp & Maberly qui fabriquait autrefois les carrosses de la cour d'Angleterre. La voiture a été restaurée il y a une vingtaine d'années et se trouve toujours en excellent état, ainsi que son moteur. Elle possède tous ses documents d'origine.

This Rolls-Royce 20/25 wears chassis number GLZ9 and was issued in 1933 to be bodied as a 'Four light two doors Drop Head Coupé' by Thrupp & Maberly former coachbuilders of the horse-drawn coaches of the Royal family. The car was restored twenty years ago and is still in perfect condition, as well as its engine. It keeps all its original documentation.

95 000 - 120 000 €

69

JAGUAR 2.5 LITER « MK IV »

1948

Carrosserie cabriolet 2 portes,
4 places
Moteur avant, 6 cylindres en ligneCylindrée 2 663 cm³
Puissance 105 ch
Vitesse maximale 140 km/hKilométrage 37 455 km au compteur
Numéro de série C1498

La gamme Jaguar de l'immédiat après guerre était ni plus ni moins qu'un retour à la gamme de modèles SS Cars d'avant-guerre, les Jaguar 1 ½ Litre, 2 ½ Litres et 3 ½ Liter produites de 1935 à 1940. Mais, avant la fin de la seconde guerre, en mars 1945, le nom de la marque SS Cars avait disparu au profit de Jaguar, du nom de ce modèle phare d'avant-guerre, afin d'éviter toute funeste ambiguïté avec l'Allemagne nazie. Les 2 ½ et 3 ½ Liter d'après-guerre n'était donc que les modèles d'avant-guerre et leur nom de Mk IV est en fait apocryphe et leur a été donné rétrospectivement après la présentation de la Mk V en 1948. La Mark IV reposait sur un châssis séparé de 3,048 m d'empattement faisant appel à des essieux rigides à ressorts semi-elliptiques à l'avant et à l'arrière, à des amortisseurs à levier, à une direction par vis et écrou Burman et à des freins mécaniques Girling. Depuis 1938, les élégantes carrosseries ne faisaient plus appel à des bâtis en bois, mais adoptaient une construction tout acier. La Mk IV était proposée en berline et cabriolet et offrait un luxueux habitacle bien équipé qui allait dès lors caractériser la plupart des Jaguar. Le moteur était le robuste six cylindres à sept paliers Standard Twenty, utilisé par SS Cars depuis 1934, mais il était doté d'une culasse Weslake à soupapes en tête et associé à une boîte manuelle à quatre rapports sur les Jaguar. Dans sa version 2 ½ Litre, il permettait à la Mark IV d'atteindre les 140 km/h. Le cabriolet offrait cinq vraies places et était doté d'une ingénieuse capote Mylord à trois positions, ouverte, fermée ou coupé de ville. Son pont arrière hypoloïde avait permis d'abaisser le plancher de 10 cm et d'affiner l'allure

générale. Les lignes sensuelles toutes en courbes, encore typiques du style Jaguar d'avant-guerre, avaient été longuement élaborées par Sir William Lyons lui-même sur des gabarits et des maquettes en grandeur réelle, comme toutes les autres Jaguar. Le gouvernement britannique d'après-guerre avait enjoint à l'industrie automobile «d'exporter ou de mourir», c'est pourquoi en 1948, le cabriolet Mark IV fut presque exclusivement réservé à l'exportation, la majorité partant aux États-Unis. La production s'étala sur un peu plus d'une année (1947-1948), période au cours de laquelle seulement 104 cabriolets Mark IV 2 ½ -Litre furent construits (contre 560 cabriolet 3 ½ -Litre) dont 31 avec conduite à gauche, ce qui fait de ce modèle l'une des Jaguar de série les plus rares d'après-guerres.

Cette Jaguar MkIV 2 ½ -litre de 1948, immatriculée en Angleterre, est entièrement d'origine et a besoin d'une restauration. Son dernier propriétaire l'a conservé pendant 39 années et l'a toujours remise au sec. Elle est entièrement d'origine et n'a jamais connu aucune modification. Elle possède tous ses documents originaux.

This 1948 Jaguar MkIV 2½-litre, registered in England is completely original and needs a restoration. Its last owner kept it during 39 years, always in a garage. It is original throughout and was never modified. It keeps all its original documentation.

50 000 - 70 000 €

70

LINCOLN K V12

1936

Carrosserie limousine six glaces,
5/6 places
Moteur avant, 12 cylindres en VCylindrée 6784 cm³
Puissance NC
Vitesse maximale NCKilométrage 8 500 km
Numéro de série K655b

La Lincoln K, produite de 1930 à 1940, fait partie des prestigieuses voitures à moteurs V12 et V16, commercialisées par Packard, Franklin, Pierce-Arrow, Cadillac, Peerless, qui fleurirent pendant la grande dépression consécutive au krach boursier de 1929. Elles faisaient le bonheur du monde de la finance, de l'industrie et du cinéma (et aussi de la mafia). Présentée avec un V8 (6,3 litres, la K sera également proposée avec un V12 à partir de 1932. Dès lors, les KA à moteur V8 seront proposées en parallèle avec les KB à moteur V12, puis les KA disparaîtront en 1933, remplacées par une version équipée d'un V12 6,3 litres. En 1934, les deux V12 sont remplacés par un seul moteur de 6,8 litres dérivé du 6,3 litres KA, toujours associés à une transmission manuelle à trois rapports. Les références KA et KB désigneront alors les deux empattements proposés

de 3,45 m pour la KA et 3,68 pour la KB. Ces deux appellations disparaîtront en 1935 pour une unique appellation K. Mais la grande dépression continue de faire des ravages les «multicylindres» et les rangs s'éclaircissent. La K continue à être produite avec parcimonie jusqu'à la fin de 1939 et la dernière sera livrée en janvier 1940. Contrairement à l'Europe et en particulier à la France, ces luxueuses voitures recevaient des carrosseries «usines», chaque constructeur proposant un volumineux catalogue de carrosseries dont certaines ne dépassaient souvent pas la dizaine. La voiture proposée est une limousine six glaces typiques avec ses deux roues de secours latérales intégrées dans les ailes et son porte-bagage chromé à l'arrière. Cette Lincoln K V12 de 1936, originaire de Pennsylvanie, a été restaurée il y a déjà quelques années et son aspect reste

tout à fait présentable, même si quelques rayures et petits défauts apparaissent çà et là sur sa carrosserie. L'intérieur, tendu de tissu gris clair à l'avant et à l'arrière, est globalement bien conservé et propre, mais présente lui aussi quelques menus défauts. La banquette arrière tient plus du sofa que du siège automobile avec ses accoudoirs à l'élégante courbure et son repose-pied repliable. Le tableau de bord art-déco avec ses deux compteurs ronds et son épais bandeau supérieur en bois est en bon état, de même que les boiseries qui soulignent les hauts de garnitures de portières. La mécanique démarre et tourne, mais nécessitera quelques soins, suite à une longue immobilisation. Rien que son V12 mérite amplement l'intérêt et devrait séduire les amoureux de belle mécanique.

This 1936 Lincoln K V12 comes from Pennsylvania. It was restored a few years ago and stays very presentable, even if minor scratches and tiny faults appear here and there on the body. The interior, trimmed in grey fabric is generally well-preserved and clean but has a few minor faults. The rear seat looks like a sofa rather than a car seat with its elegantly rounded armrests and its foldable footrest. The art-deco dashboard with two circular meters and a thick superior wood trim is in good condition, as well as the wood veneer underlining the top of the doors. The engine starts and runs well, but will need some care, the car having been stocked for a long time. Its V12 alone deserves interest and should seduce beautiful engineering enthusiasts.

30 000 - 40 000 €

71

TRIUMPH TR 4

1962

Carrosserie cabriolet, 2 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 2138 cm³

Puissance 100 ch
Vitesse maximale 177 km/h
Kilométrage NC

Numéro de châssis NC



La lignée des Triumph TR s'étale de 1952 à 1981, de la TR2 à la TR8 dont l'arrêt de production marque également la fin des automobiles Triumph. Conçue pour rivaliser avec les MG, un cran au-dessous des Jaguar, la Triumph TR2, issue du prototype 20 TS présenté au Motor Show de Londres en 1952, est dévoilée au Salon de Genève en 1953. Relativement bon marché, elle connaît un énorme succès en Angleterre et à l'étranger, notamment aux États-Unis. La TR3 lui succède en octobre 1955 jusqu'en 1961, lorsqu'elle laisse la place à la TR4. Celle-ci marque une rupture avec son élégante carrosserie signée Giovanni Michelotti. Elle est équipée du 4 cylindres de 2138 cm³ qui était proposé en option sur la TR3, avec une puissance ramenée à 100 ch. Outre son style plus moderne, elle se démarque des TR3 par ses glaces latérales à manivelle à la place des «sidescreens» et par son vaste coffre, privilégiant confort et esthétiques aux performances pures, puisque celles-ci sont à peu près identiques à celles de la TR3. Un élégant Surrey top était proposé en option, un pare-brise arrière fixe sur lequel s'arrimait un toit en tôle démontable, fixé à l'avant au pare-brise. Jusqu'en 1967, les TR font appel à des moteurs 4 cylindres Triumph/Standard, avec une puissance de 114 ch sur la TR4 A (IRS, Independant Rear Suspension, première TR à suspension arrière indépendante) dévoilées en 1964, mais à partir de

1967, avec la TR5, extérieurement identique à la TR4A, apparaît le moteur 6 cylindres 2,5 litres à la place du 4 cylindres. La TR deviendra TR6 PI avec une carrosserie «modernisée» par le carrossier allemand Karmann en 1968.

Cette Triumph TR 4 de 1962 a été entièrement restaurée. Elle est en parfait état. Sa peinture blanche et ses roues fil sont impeccables, sa capote est neuve. À l'intérieur, la sellerie en cuir noir à passepoil rouge et tableau de bord sont magnifiques. Le moteur neuf n'a que 3000 km. On note, les phares d'appoint d'époque, le servofrein et la boîte de vitesses à 5 rapports Getrag. Son contrôle technique est à jour.

This 1962 Triumph TR 4 was completely restored. It is in perfect condition throughout. Its white paint and wire wheels are impeccable, the soft top is new. Inside the black leather upholstery with contrasting piping and dashboard are beautiful. The engine is new with only 3,000 km. You can notice period extra headlights, servo brakes and 5 speed Getrag gearbox. It is sold with a valid technical inspection.

24 000 - 28 000 €



PONTIAC TORPEDO EIGHT

1947

Carrosserie coupé fastback 2 portes
Moteur avant, 8 cylindres en ligne
Cylindrée 4078 cm³ (249 ci)

Puissance 106 ch
Vitesse maximale 128 km/h
Kilométrage NC

Numéro de châssis L8MA2951



La Pontiac Torpedo qui succédait à la Pontiac Six fut dévoilé en 1940. Ce nouveau modèle reposait sur la plate-forme C-Body de la General Motors commune aux Cadillac 62, Buick Roadmaster et Oldsmobile 90. C'était donc un modèle «full size» selon les critères américains, la plus grosse des Pontiac. Sa carrosserie arrondie, typique des années 1940 rappelle celle de nos Peugeot 203 qui s'en inspiraient. La Torpedo recevait un V8 et, représentant le haut de gamme de la marque, était mieux équipée de série que les autres modèles. Cependant, dès 1941, le nom de Torpedo fut élargi et divisé en trois finitions, Custom Torpedo tout en haut, Deluxe Torpedo en milieu de gamme et Streamline Torpedo en bas, les trois pouvant désormais également recevoir un moteur 6 cylindres en ligne. En décembre 1941, lorsque l'Amérique entra en guerre après l'attaque de Pearl Harbor, la production cessa et ne reprit qu'en 1946. Bien que les publicités d'époque mettent l'accent sur des chromes plus abondants, un tableau de bord nouveau, un intérieur modernisé, un embrayage amélioré, un silencieux d'échappement plus durable et de nouvelles jantes, la Torpedo de 1946 ressemblait furieusement au modèle de 1941. En 1947, les modifications étaient un peu plus évidentes, notamment la nouvelle calandre plus massive, entre autres détails. Pour le

dernier millésime en 1948, on changea à nouveau de calandre et on ajouta encore des sabots d'ailes et des joncs chromés. En 1949, la Torpedo céda la place à la Chieftain, un modèle entièrement nouveau, avec une carrosserie bien plus moderne. Cette Pontiac Torpedo de 1947, typique de sa génération, est dotée du 8 cylindres en ligne de 4,1 litres avec boîte manuelle à 3 vitesses. Sa carrosserie est en bon état, ainsi que ses chromes, tandis que la peinture devra être reprise. Le châssis a été restauré, mais l'intérieur et la mécanique ne l'ont pas été. L'embrayage méritera une réfection. Les quatre pneus sont neufs. La voiture est vendue dans l'état, à finir de restaurer.

This 1947 Pontiac Torpedo, typical of its generation, is equipped with a 4.1 Litre in line 8-cylinder engine connected to a manual 3-speed transmission. The body is in good condition as well as the chrome parts, but the paint will need to be redone. The chassis was restored but the interior and mechanics were not. The clutch will need a refection. All four tyres are new. The car is sold as is to be finished.

21 000 - 24 000 €



73 LOTUS ELITE

1963

Carrosserie coupé 2 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1216 cm³

Puissance 76 ch
Vitesse maximale 190 km/h
Productions 1030 exemplaires

Kilométrage 44 471 miles (71 569 km)
Numéro de série US63EB1416

En 1951, la première voiture de Colin Chapman n'était qu'une Austin Seven modifiée. Il allait pourtant devenir l'un des leaders de la compétition automobile au plus haut niveau, en Angleterre et dans le monde, avec ses Lotus. Il commença par produire des châssis tubulaires très légers dans lesquels les clients pouvaient installer la mécanique de leur choix. Après la légèreté, l'aérodynamisme fit son apparition en 1954 avec Frank Costin qui conçut la MkVIII qui domina à son tour sa discipline. La Lotus Eleven (onze) de 1956 s'avéra le modèle le plus populaire de Lotus, lorsque Chapman décida de se tourner vers le Grand Tourisme. L'idée de construire une voiture entièrement en résine plutôt que de recourir à un châssis métallique habillé d'une coque en matériau synthétique s'imposa rapidement à Chapman, pour cette première vraie voiture de route. La résine n'était déjà plus une nouveauté à l'époque, mais l'utiliser pour la structure était une innovation de taille et l'Elite est la première monocoque

en polyester fabriquée en série. Pour le style de sa nouvelle GT, Chapman fait appel à Peter Kirwan-Taylor qui avait déjà habillé une Lotus VI de façon très élégante, en 1953, ainsi qu'une Frazer-Nash. Frank Costin, qui avait déjà affiné les Lotus VIII, IX, X et Eleven, l'adapta aux exigences aérodynamiques pour une meilleure efficacité. En octobre 1957, elle était la vedette du Salon de Londres et la première voiture de série était livrée fin 1958. Lotus, qui n'avait jusque-là commercialisé que des modèles de compétition, s'aventurait sur un terrain inconnu avec un modèle à la conception particulièrement audacieuse qui fait de l'Elite une voiture doublement historique.

L'Elite (sans accent en anglais) était équipée du 4 cylindres Coventry Climax FWE en alliage de 1216 cm³, dérivé du 1100 FWA de la Lotus XI et spécialement conçu pour elle par William Hassan, un ancien de Bentley. Léger, fiable et économique, il développait 76 ch à 6100 tr/min de série et n'avait aucune →



→ peine à emmener les 590 kg de l'Elite à 190 km/h! Un véritable exploit pour une voiture de cette cylindrée à l'époque. Avec de telles performances, l'Elite ne se contenta pas du réseau routier public et fut engagée dans de multiples compétitions par ses propriétaires et par l'usine. Sa première apparition aux 24 Heures du Mans en 1959 - dont une confiée à Graham Hill - où sa vitesse de pointe l'avantageait dans les Hunaudières se solda par les 1^{er} et 2^{es} deuxième places de la classe 1101 à 1500 cm³ (la classe 1300 n'apparut qu'en 1960). L'Elite remporta ensuite sa classe propre (1151 à 1300 cm³) en 1960, 1961, 1962, 1963 et 1964, y ajoutant le rendement énergétique en 1960 et 1962. Au total, 1030 Elite furent construites de décembre 1958 à septembre 1963. Les numéros de châssis de l'Elite s'échelonnent de 1001 à 1999 (à la suite d'une erreur, les 30 derniers châssis construits par Maximar portent les mêmes matricules, 1251 à 1280, que les 30 premiers construits par Bristol à partir de juillet 1960). Un modèle historique imaginé par une légende de l'automobile.

Cette Lotus Elite de 1963 (n° série US63EB1416) affiche 44471 miles (71569 km) au compteur a été entièrement restaurée par un passionné exigeant. Elle présente une carrosserie impeccable avec une peinture brillante en très bon état avec une parfaite planéité des éléments et une belle finition, particulièrement appréciable sur une carrosserie en résine. À l'intérieur, la sellerie est

en bon état général. Le moteur a été reconditionné il y a environ 10 ans, il est propre et a été préparé avec finesse. Il fonctionne parfaitement, sa mise en route s'est effectuée sans difficulté et sans fumée anormale avec des montées en régimes sans à-coup et il emmène la voiture comme au premier jour. Le propriétaire indique que le véhicule dispose d'un PTH et que la voiture est éligible pour la plupart des grandes classiques historiques. Un modèle rare dans cet état et un jalon historique de l'histoire de l'automobile, conçu par le légendaire Colin Chapman.

This 1963 Lotus Elite (chassis number US63EB1416) shows only 44,471 miles (71,569 km) on the odometer and was completely restored by a demanding enthusiast. Its body is impeccable with a shiny paint in perfect condition and with a perfect alignment of its different elements and a beautiful finish, very rare on synthetic bodies. Inside, the upholstery is in very good general condition. The engine was refurbished about ten years ago, it is clean and accurately prepared. It works well and started without problem with no smoke or cough and revs perfectly, taking the car like in its first days. The owner says the car has a PTH and is eligible for most of the great historical classic events. A rare model and a milestone in car history, designed by the legendary Colin Chapman.

75 000 - 85 000 €



MERCEDES-BENZ 220 S CABRIOLET

1957

Carosserie cabriolet 4 places
Moteur avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée 2 195 cm³

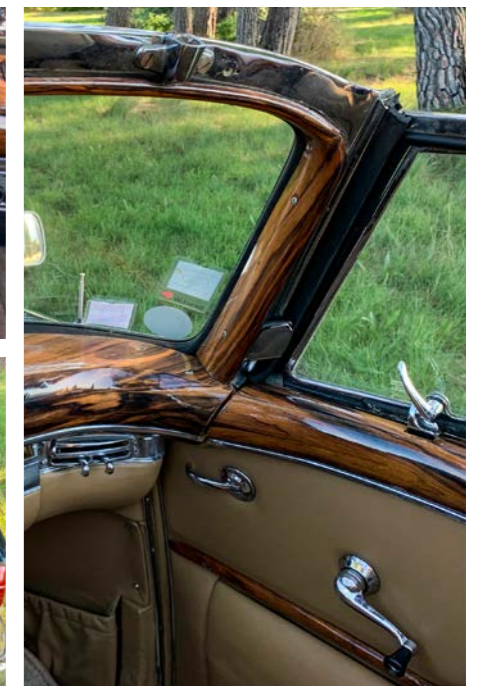
Puissance 100 ch
Vitesse maximale 160 km/h
Kilométrage 22 511 km

Numéro de châssis
128030N8500142



Après la seconde guerre mondiale, une fois la reconstruction mise en place et les restrictions levées, l'Allemagne voit son économie se redresser pour ce qui va être connu sous le nom de « miracle allemand ». Pour répondre à la demande, Mercedes-Benz lança la berline 180 en 1953 afin de remplacer la 170 V d'avant-guerre. Cette berline de base, équipée d'un 4 cylindres, adoptait une structure monocoque et une carrosserie à ailes intégrées qui lui valut de surnom de « ponton ». Elle allait connaître un gros succès et devenir le fer de lance des compagnies de taxis. Encouragé par la reprise, Mercedes-Benz décida de greffer le 6 cylindres en ligne de l'ancienne berline 220 (W187) de 1951 sur la 180 et dévoila la nouvelle 220 en mars 1954. Celle-ci n'avait plus rien à voir avec la bourgeoise 180. Il s'agissait d'une berline de luxe. Son empattement avait été allongé de presque 18 cm pour loger les 6 cm supplémentaires du bloc moteur et améliorer l'habitabilité aux places arrière. Cet allongement avait également entraîné l'adoption d'une vitre

latérale supplémentaire rendant l'habitacle plus lumineux. Le nouveau moteur 6 cylindres à soupapes en tête de 2195 cm³, alimenté par un seul carburateur développe 85 ch. En mars 1956 la 220 S succédait à la 220, avec une version plus puissante du 6 cylindres, doté de 2 carburateurs Solex. D'une cylindrée de 2195 cm³ (80 x 72, 8 mm), le 6 cylindres en ligne développe désormais 100 ch et peut atteindre 160 km/h. La transmission est assurée par une boîte de vitesses manuelle à 4 rapports avec levier au volant (au plancher sur option). Un embrayage automatique Hydrak est proposé en option. La plupart des voitures qui en furent dotées furent converties à la transmission normale en raison du coût d'entretien très élevé du système Hydrak. Extérieurement, cette nouvelle version de la 220 se distingue au premier coup d'œil par son jonc chromé courant sur les flancs. En juillet 1956, un cabriolet deux portes quatre places fut dévoilé, rejoint en octobre de la même année par une version coupé. Tous deux reprennent la plate-forme et →



→ la partie avant de la berline 220 S avec sa superbe calandre. Toutefois, le pare-brise est légèrement plus incurvé et les épais joncs chromés latéraux servent souvent de limite aux deux tons des carrosseries bicolores. Les ailes arrière, plus tendues reçoivent des feux empruntés à la Mercedes-Benz 300d limousine. Mais en ce qui concerne le cabriolet, l'absence de toit sur une structure monocoque exigeait le recours à de robustes renforts qui l'alourdissaient considérablement. Les versions coupé et cabriolet étaient assemblées à la main à l'usine de Sindelfingen. En conséquence de quoi leur prix grimpait allègrement de 75 % par rapport à celui de la berline 220 S. La lourde capote doublée du cabriolet se manœuvre facilement et s'escamote complètement, ce qui confère une ligne particulièrement élégante une fois la voiture décapotée. Malgré ses qualités indéniables, la cabriolet n'a été produit qu'en 3290 exemplaires au cours de ses cinq ans de production, un chiffre qu'explique son prix de vente prohibitif à l'époque et qui en fait aujourd'hui un modèle rare et recherché.

Cette superbe Mercedes-Benz 220 S «pontoon» de 1957 a été restaurée il y a quatre ans. Elle est dans un état magnifique et sa peinture deux tons a subi récemment un traitement céramique. Sa sellerie en cuir beige est, elle aussi, impeccable et surtout ses boiseries sont dans un état magnifique avec un

vernis profond. Les tapis sont parfaits. Détail intéressant, elle est dotée du rare levier de vitesse au plancher. Sa capote noire doublée en alpaga a été refaite et dispose d'un couvre-capote en cuir beige. La mécanique a été entièrement restaurée il y a quelques années, tourne parfaitement et se trouve elle aussi en excellent état. Elle est vendue avec ses jantes d'origine chaussées de pneus neufs à flanc blancs. Un must pour les amateurs de Mercedes.

This superb 1957 Mercedes-Benz 220 S 'pontoon' was restored four years ago. It is in a wonderful condition and its two colour paint recently got a ceramic treatment. The upholstery in beige leather is magnificent and above all its woodwork is superb with a deep varnish. Carpets are also all right. Interesting details, it is equipped of the rare floor gearlever. The black soft top with alpaca lining was redone and has a beige leather soft top protection. The mechanic was completely retored a few years ago and runs perfectly well and is in perfect condition. It is sold with its original wheels shod with white wall tyres. A must-have for any Mercedes enthusiast.

120 000 - 140 000 €



75

FIAT ABARTH 595 BERLINA (RÉPLIQUE)

1973

Carrosserie berline 2 portes, 2 places
Moteur 2 cylindres en ligne, porte-à-faux arrière

Cylindrée 595 cm³
Puissance 45 ch
Vitesse maximale 130 km/h

Kilométrage 650 km
Numéro de châssis 528419



La Fiat 500 fait partie, avec la 2 CV, la Volkswagen et la Mini de ces grandes classiques populaires d'après-guerre dont l'attrait ne se dément pas auprès des collectionneurs. Avec 3432226 exemplaires produits entre 1957 et 1973, aucun Italien des trente glorieuses n'a échappé à la Fiat 500. La 500 évolua peu au cours de sa longue carrière et resta toujours très mesurée en matière de puissance et de performances? C'était sans compter sur les préparateurs et leurs «elaborate». Le plus connu est sans doute Carlo Abarth qui proposa une version vitaminée de la Nuova 500 au Salon de Turin en 1957. Gardant la même carrosserie et la même cylindrée, son moteur passait de 13 à 20 ch et sa vitesse de 85 à plus de 100 km/h. L'année suivante, il la fit évoluer en une deuxième série sur base de la Nuova Sport de 499 cm³ développant 33 ch. Il fallut attendre 1963 pour qu'Abarth propose une nouvelle mouture de sa «sportive pour tous» sur base 500 D (499,5 cm³/17,5 ch), la 595 Berlina. Elle conservait la carrosserie du modèle de base avec une inscription Fiat Abarth 595 bien visible. Côté mécanique les transformations étaient plus importantes. Conduits d'admission et d'échappement polis, arbre à cames et pistons spéciaux, bielles et vilebrequin travaillés, carburateur Solex P28 PBJ (ou PBIC 34), pot d'échappement Abarth (les fameuses «marmite») à double sortie, parmi les modifications les plus notables. Avec ses 45 ch, elle atteignait 130 km/h! Rien n'empêchait chacun de pousser le jeu plus loin, de la personnaliser et d'améliorer son look avec ses moyens. D'autant

qu'Abarth proposait un «kit de montage» permettant de modifier soi-même sa 500 D.

Cette réplique de Fiat Abarth 595 Berlina de 1973, conforme à l'origine dans ses moindres détails, a été restaurée et se présente en parfait état avec tous ses marquages, avec seulement 650 km. Elle est vendue avec sa carte grise de collection, son certificat de l'Automobile Club d'Italie, son immatriculation historique en Espagne et son contrôle technique, prête à prendre la route.

This 1973 Fiat Abarth 595 Berlina replica, true to the original in all its details, was restored and is in perfect condition with all its markings and only 650 km on the odometer. It is sold with an historical 'carte grise', its certificate from the Italian Automobile club, its historical registration in Spain and a technical inspection, ready to take the road.

16 000 - 20 000 €



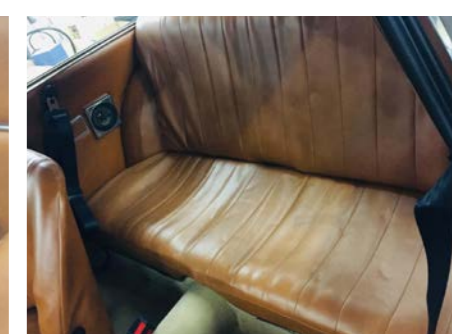
76

ALFA ROMEO SPRINT GT VELOCE

1966

Carrosserie coupé, 2+2 places
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1570 cm³Puissance 95 ch
Vitesse maximale 185 km/h
Kilométrage 27 332 km au compteur

Numéro de série AR*243136*



Le «coupé Bertone» succède à la Giulietta Sprint, déjà carrossée par Bertone, en septembre 1963 avec une carrosserie signée Giorgetto Giugiaro. Il reçoit le petit 4 cylindres à double arbre à cames en tête de la berline Giulia 1600 T.I. Ce double arbre, dérivé de celui de la Giulietta, affiche une cylindrée de 1570 cm³ et développe 92 ch à 6000 tr/min. Ce brillant moteur, qui prend ses tours avec facilité, invite à jouer avec la boîte à cinq rapports, dont la Giulia est l'une des rares voitures de série, en dehors des Aston Martin, Ferrari et Maserati, à être dotée à l'époque. Le freinage - remarquable lui aussi dans ces années-là - est assuré par 4 freins à disque. En mars 1966, une version Veloce est lancée au salon de Genève avec quelques chevaux de plus et une finition plus soignée avec des inserts de bois au tableau de bord et sur la console centrale et du velours sur les sièges et les panneaux des portes. On la reconnaît à sa calandre noire à trois barres horizontales et au quadrifoglio sur le montant de custode. Puis, en 1968, apparaît une version 1750 GT Veloce, au salon de Bruxelles. Son nom évoque les fameuses 6C 1750 de 1929, malgré sa cylindrée plus proche de 1,8 litre qui délivre 132 ch. On la distingue par sa face avant à doubles phares qui abandonne la fausse entrée d'air type «boîte à lettre» à l'avant du capot et les petits clignotants verticaux de chaque côté de la calandre, désormais positionnés sur le pare-

chocs. Elle reçoit des roues de 14 pouces au lieu de 15, légèrement plus larges. Le tableau de bord, revêtu de bois, reçoit deux gros cadrans sous visière, façon Ferrari. En juin 1971 lui succédera la 2000 GTV. Le coupé Alfa Romeo fut soumis à des crashes tests, rarissime à l'époque.

Ce joli «coupé Bertone» de 1966 est sain et complet, avec tous ses éléments d'origine. Il a subi une restauration non professionnelle perfectible qui sera à reprendre.

This beautiful 1966 'Bertone coupe' is sound and complete, with all its original elements. Its restoration by non-professionals is perfectible and will need to be reworked.

36 000 - 42 000 €

77

MG MGB

1963 Carrosserie roadster
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1840 cm³

Puissance 95 ch
Vitesse maximale NC
Kilométrage NC

Numéro de châssis NC

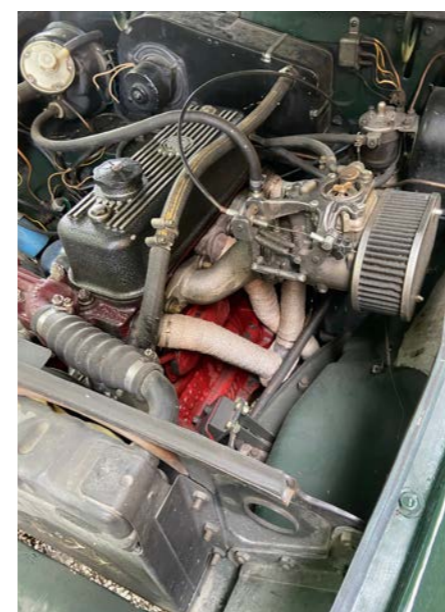
La MGB marque un tournant dans l'histoire de MG. Produite dès 1962 sous forme d'un roadster, elle succède à la MGA, dévoilée en 1955 qui avait contribué à moderniser l'image de MG et popularisé son nom avec plus de 110000 exemplaires vendus dans le monde. Mais la MGB fera bien mieux. Énorme succès commercial, la MGB, longtemps considérée comme la sportive la plus produite de tous les temps, fut construite à plus de 500000 exemplaires, répartis en 350000 roadsters et 150000 coupés, jusqu'à sa disparition en 1980. Elle faisait appel à une structure monocoque et recevait un 4 cylindres de 1798 cm³ de 95 ch qui lui assurait une vitesse de pointe de 170 km/h et de bonnes accélérations. Sa carrosserie sobre et élégante ne faisait pas dans l'esbrouffe et lui donnait un côté sérieux. Fiable et relativement bon marché, elle connut un succès immédiat et resta inchangée pendant les sept premières années de sa commercialisation. Elle sera déclinée sous forme de coupé, baptisé GT, à partir de 1965 et une version 6 cylindres 3 litres, la MGC, reconnaissable à son bossage de capot, fut commercialisée à partir de 1966 pour remplacer l'Austin-Healey 3000. Le coupé GT fut proposé avec moteur V8 de 1973 à 1976. Malheureusement, à partir de 1975 la version Mk IV à pare-chocs américains à absorption mit à mal la sobriété du modèle original. En 1993, Rover ressuscita la MGB sous forme d'une MG RV8 boursouflée et équipée d'un V8. La MGB reste l'archétype de la sportive britannique des deux côtés de l'Atlantique.

Cette MGB de 1963, présente une carrosserie qui a été restaurée à partir du châssis avec traitement complet antirouille. La mécanique a été révisée et le moteur, quasi neuf, est en fin de rodage avec le «bon» bloc cinq paliers, le pont arrière a été changé (40000 km aujourd'hui), l'arbre de transmission est neuf (équilibre statique et dynamique des ensembles bielles/pistons). De nombreux éléments sont neufs, pompes à eau et à essence, radiateur, lames de ressort AR et amortisseurs avant, bagues de train avant, allumage, embrayage, filtre à huile, faisceau, batterie... La voiture comporte aussi de nombreux éléments spécifiques parmi lesquels un arbre à cames 280° «fast road» (Jacquemin Tuning), des pistons forgés, de grosses soupapes avec guides neufs (sièges rectifiés et coussinets neufs), une

culasse éprouvée 4 bars, un échappement acier 3 en 2 en 1 avec bandage amiante, un carburateur weber 45 à pipe courte et pointeaux neufs révisés, des culbuteurs à rouleaux en aluminium, un volant moteur allégé, un alternateur (à la place de la dynamo d'origine). Elle est équipée de jantes compétition à 72 rayons (48 d'origine) de 14 pouces repeintes et chaussées de 4 pneus neufs et de sièges baquets Fusina au look d'époque. L'échappement est en état et les freins ont été révisés avec un servo-frein. À l'intérieur les ceintures à enrouleur sont neuves et le tunnel est capitonné. La voiture est vendue avec un hardtop en polyester «look usine» et une bâche récente en état neuf. Une voiture idéale pour les VHC avec une cylindrée d'homologation de 1840 cm³, éligible à de nombreux événements historiques. Il s'agit d'un authentique roadster, la capote se range dans le coffre avec son armature.

This 1963 MGB shows a body which was restored from the chassis with a complete antirust treatment. It has been mechanically overhauled and the engine (five bearing crankshaft), almost new, is being run in, the rear axle was changed in 1995 (40,000 km ago), the drive shaft is new (static and dynamic balancing of connecting rods/pistons sets). Many elements are new, water and fuel pumps, radiator, rear leaf springs and front shock absorbers, ignition, clutch, oil filter, wiring, battery... The car has many specific elements of which a 'fast road' 280° camshaft (Jacquemin Tuning), forged pistons, big valves with new guides, 4 bars cylinder head, 3 in 2 in 1 steel exhaust with asbestos bandage, an overhauled weber 45 carburettor with short pipe and new needle, aluminium rocker arms, light weight flywheel, alternator (in place of the original dynamo). The car is equipped with 14 inches 72 spoke (48 origin) competition wheels repainted and shod with new tyres and Fusina bucket seats with period look. The exhaust is good and brakes have been overhauled. Inside, retractable belt is new and the console is padded. The car is sold with a polyester hardtop factory look and a cover like new. The ideal car for VHC with a homologation displacement of 1,840cc, eligible in most historical events.

25 000 - 28 000 €



78

JAGUAR XJ12 L

1977

Carrosserie berline, 5 places
Moteur avant, 12 cylindres en V
Cylindrée 5343 cm³Puissance 289 ch
Vitesse maximale 225 km/h
Kilométrage 37100 km au compteur

Numéro de châssis 2P 53509 BW



Plus facile de succéder à la MkII. En 1968, celle-ci a pourtant pris quelques rides et son classicisme lui donne une allure vieillotte peu flatteuse à une époque où la plupart des autres marques de prestige ont pris le virage de la modernité. Le cuir Connolly et les boiseries ne suffisent plus à assurer le prestige, il doit aussi reposer sur une allure et une technique plus modernes. L'arrivée de la XJ6 au Salon de Genève en mars 1968 est une révélation. La nouvelle berline sportive de Jaguar est à la hauteur de sa devancière dont elle ne reprend pourtant aucun trait. Elle est délibérément moderne avec une ligne élégante et effilée. Le bon vieux 6 cylindres en ligne XK est proposé en 2,8 litres de 180 ch ou en 4,2 litres de 245 ch. Ce dernier propulse la berline à 200 km/h. En 1973, elle subit des améliorations avec un pare-chocs rehaussé pour mieux protéger la calandre et un moteur répondant aux nouvelles réglementations sur les émissions. En 1973, apparaît la série 2. Elle reçoit quelques retouches mineures à la carrosserie et de multiples améliorations concernant le confort et notamment l'aération intérieure, un des points faibles de la XJ6. En juillet 1972, Jaguar dévoile une version équipée du V12 de la Type E. Extérieurement, en dehors de sa calandre à fanons verticaux et du badge V12, elle est parfaitement identique à la XJ6. En octobre de la même année une version L à empattement allongé (2,86 m au lieu de 2,76 m) fait son apparition au catalogue pour la XJ12 et la XJ6 4,2 litres.

Cette Jaguar XJ12 L (version à empattement long) Series II de 1977 n'a jamais été restaurée et est entièrement dans son état

d'origine, y compris la peinture et la sellerie, avec patine et quelques défauts visibles sur les photos. Elle ne montre aucune trace de rouille, la sellerie est en bon état et le ciel de toit est légèrement défraîchi à l'avant près des pare-soleil. D'origine allemande, elle a été réimmatriculée en Espagne. Moteur et boîte sont en bon état et la voiture peut prendre la route, mais elle n'a pas de contrôle technique à jour (il sera obtenu sans problème) en raison de sa faible utilisation. Elle a été immobilisée pendant une longue période, une remise en route a été effectuée, pour 4000 € de frais (voir factures).

This 1977 Jaguar XJ 12L (long wheelbase version) Series II was never restored and is in totally original condition, including paint and upholstery, with patina and some defects that can be seen on the pictures. It shows no rust, upholstery is in good condition and headliner is a little sag on the front of the sun visors. Of German origin, it was re-registered in Spain. Engine and gearbox are in good condition. The car is in driving conditions, but without ITV due to lack of use (it could be obtained without problems). It has been idle for a long time, and a set-up has been made, with more than €4,000 invested, with invoices.

8000 - 10 000 €

MERCEDES-BENZ 190 SL

1961

Carrosserie cabriolet, 2 places
Moteur avant, 4 cylindres
Cylindrée 1897 cm³

Puissance 105 ch
Vitesse maximale 175 km/h
Kilométrage 59 017 km au compteur

Numéro de châssis 12104010022599



Le cabriolet 190 SL (W121 B2), présentée en 1954 était construite sur la plate-forme de la berline 180, dotée d'une suspension indépendante aux quatre roues. Sa carrosserie évoquait les modèles sportifs à moteur 6 cylindres qui s'étaient illustrés en compétition et dont une spectaculaire version routière à portière en aile de mouette avait été dévoilée simultanément au même Salon de New York en 1954. Ce qui fit dire à beaucoup que la 190 SL était la 300 SL du pauvre. Elle valait mieux que ça. Certes, pour ceux qui n'avaient pas les moyens de s'offrir la très onéreuse «papillon», cette sportive moins spectaculaire, qui valait le tiers d'une 300 SL (un prix encore très élevé par rapport aux autres sportives de la catégorie), était une alternative séduisante et raisonnable, mais elle ne manquait pas d'atouts ni de qualités pour autant. La 190 SL n'entra en production qu'en janvier 1955. Pour s'assurer d'une bonne tenue de route et toutes les qualités attendues d'une Mercedes, on avait dû renforcer la plate-forme raccourcie de la berline, affaiblie par l'absence de toit. Le moteur de 1897 cm³ était un quatre cylindres à arbre à cames en tête – une première sur une Mercedes-Benz – monté comme un sous-ensemble détachable avec la suspension avant, la direction et la boîte manuelle à quatre rapports. Il était alimenté par deux carburateurs inversés Solex et développait 105 ch à 5700 tr/min, permettant à la 190 SL d'abattre le 0 à 100 km/h en 13 secondes et d'atteindre la vitesse maximale de 172 km/h. Le fait que la 190 SL se montre plus confortable que performante et que de nombreuses sportives de l'époque souvent bien moins chères, la surpassent

ne nuit en rien à son succès. Le modèle connut une carrière prodigieuse aux États-Unis où un grand nombre des 25881 exemplaires produits entre 1955 et 1963 trouvèrent preneur. La carrière de la 190 SL prit fin en 1963 sans qu'elle ait connu de modification majeure.

Cette 190 SL de 1961 a été immatriculée comme véhicule de collection à Andorre. Elle est en bon état, mais quelques travaux esthétiques sont à prévoir. Boîte de vitesses et moteur sont également en bon état. Le véhicule n'a jamais été accidenté, ne présente aucune trace de rouille et peut prendre la route. Ces modèles, longtemps boudés, sont aujourd'hui de plus en plus appréciés, leur esthétique proche de celle de leur grande sœur 300 SL les rendant attractives, face aux prix exorbitants de ces dernières, comme déjà à l'époque.

This 1961 190 SL was registered as a historical vehicle in Andorra. It is in good condition but a few cosmetic works should be completed. Gearbox and engine are also in good condition. The vehicle was never involved in an accident, shows no trace of rust and can be driven.

85 000 - 95 000 €

80

BENTLEY S

1956

Carrosserie berline
Moteur avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée 4887 cm³

Puissance non communiquée par
le constructeur
Vitesse maximale 170 km/h

Kilométrage 125 690 km
Numéro de châssis B 125 LAP



Les Rolls-Royce Silver Cloud et Bentley S-Type furent présentées au début de l'année 1955 pour succéder aux vieillissantes Rolls-Royce Silver Dawn et Bentley R-Type. Comme leurs devancières, les deux voitures étaient de parfaites jumelles à leur calandre près, même si tous leurs panneaux de carrosserie ne sont pas interchangeables. Rolls-Royce, encore réticent à la structure monocoque, leur carrosserie reposait sur un nouveau châssis séparé à caissons. Les freins et la suspension avaient été améliorés, les deux modèles étant équipés d'un amortissement contrôlé électriquement. Pour la première fois, le moteur dont la puissance était tenue secrète, présentait les mêmes caractéristiques sur la Rolls-Royce et la Bentley. Il s'agissait du six cylindres en ligne avec admission au-dessus de l'échappement bien connu dont la cylindrée avait été portée à 4887 cm³, alimenté par des carburateurs doubles corps SU. La transmission automatique était montée en série, la boîte manuelle étant seulement offerte en option sur la Bentley, jusqu'en 1957. La vitesse de pointe dépassait les 160 km/h avec une consommation relativement raisonnable et un entretien moins onéreux que les modèles ultérieurs à moteur V8. La Bentley S1 et sa sœur jumelle arboraient une carrosserie moderne à l'élégance classique.

Cette magnifique Bentley S dont la date de première mise en circulation remonte au 2 janvier 1956 est originaire de Grande-Bretagne (elle a cependant la conduite à gauche) et n'a connu que 4 propriétaires. Elle a été restaurée dans le respect de l'origine et n'a subi aucune modification. Sa carrosserie de couleur blanche est en très bon état. L'intérieur est lui aussi parfait, habillé d'un cuir vert impeccable, et ses superbes boiseries ont été revernies. La mécanique est en excellent état et la voiture roule sans problème, mais une révision s'imposera avant de reprendre la route, car elle a été très peu utilisée dernièrement.

This beautiful Bentley S-Type first registered on the 2nd of January 1956 come from Great Britain (but it has a left-hand drive) and has only known 4 owners. It was restored according to the origin and was never modified. The white paint of the body is in very good condition. The interior is also in perfect condition with a like new green leather upholstery and the sumptuous wood dashboard was revarnished. The engine is also in good order but will need an overhaul before taking the road as it was scarcely used in the last months..

40 000 - 50 000 €

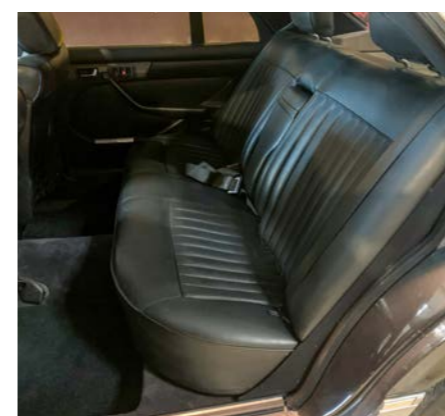
MERCEDES-BENZ 560 SEL

1986

Carrosserie
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 5547 cm³

Puissance 279 ch
Vitesse maximale 240 km/h
Kilométrage 193 892 km

Numéro de châssis
WDBCA39D06A261919



Les luxueuses berlines SE et SEL de la série W126 ont été dévoilées en septembre 1979 au salon de Francfort pour succéder aux W116 et seront produites jusqu'en 1991 avec une production totale (berlines et coupés) de 892123 unités. Ce sont les berlines haut de gamme de la marque, les classe S (Sonderklasse, classe exclusive) de seconde génération. Une gamme de sept modèles est proposée qui reçoivent des 6 cylindres en ligne et des V8 en alliage léger sur un empattement standard (SE) et long (SEL), les berlines essence 280 SE/SEL, 380 SE/SEL, 500 SE/SEL et diesel 300 SD/SDL et 350 SD/SDL. Elles offrent ce qui se fait de plus en pointe en matière de sécurité et inaugurent notamment les premières ceintures de sécurité à prétensionneurs et le contrôle de traction. Au salon de Francfort en septembre 1981, une version coupé (SEC) est présentée sur un empattement raccourci. Toujours à Francfort, en septembre 1985, la gamme est remaniée avec de nouveaux moteurs 6 cylindres et les nouveaux V8 4,2 et 5,6 litres, les autres moteurs subissant une mise à jour. Les 560 SE et 560 SEL reçoivent donc le V8 de 5547 cm³ de 279 ch. Il emmène les 1830 kg de la SEL à 240 km/h. La 560 SEL sera construite à

75071 exemplaires de 1985 à 1991 sur un total de 818105 W126 construites de 1979 à 1991. La série W126 sera remplacée par la série W140 en 1992.

Cette luxueuse Mercedes-Benz 560 SEL de 1986 présente un intérieur et un extérieur en bon état. Sa peinture noire est excellente et ses entretiens sont à jour. Elle est dotée de sièges électriques chauffants à l'avant et à l'arrière (à mémoire à l'avant), de vitres teintées électriques, d'un régulateur de vitesse, d'un toit ouvrant et d'une radio CD. Les suspensions pneumatiques ont été enlevées pour une meilleure fiabilité.

This luxurious 1986 Mercedes-Benz 560 SEL shows an exterior and an interior in very good condition. The black paint is excellent and its maintenance is up to date. It is equipped with electric heated seats front and rear (with memory in front), electric tinted windows, a cruise control, a sunroof and a CD radio. The pneumatic suspension was deleted for better reliability.

9 000 - 11 000 €

CHEVROLET K/20

1990

Carrosserie pick up 3 places
Moteur avant, 8 cylindres en V
Cylindrée 5735 cm³

Puissance 275 ch
Vitesse maximale 170 km/h
Kilométrage 101224 km

Numéro de châssis
1GCGV26K2LF110425



Chez Chevrolet les préfixes C et K désignent une lignée d'utilitaires légers de 1/2 tonne à 4,5 tonnes de PTAC produits de 1960 à 2001. Le C signifie Conventional, c'est-à-dire propulsion à deux roues motrices, et la lettre K désigne une transmission intégrale à 4 roues motrices. Les suffixes 10, 20, 30 et 40 désignent quant à eux les versions 1/2 tonne, 3/4 de tonne, 1 tonne et 1,5 tonne. La gamme des pick-up légers C, lancée à l'automne 1959 pour l'année-modèle 1960, offrait un style de carrosserie plus moderne que ses prédécesseurs Task Force. Ces pick up reposaient sur un châssis-échelle abaissé au centre avec une cabine plus basse et une suspension avant indépendante, les rapprochant d'une automobile. Les C/K 10, 20, 30 et 40 recevaient le nom commercial d'Apache, les modèles supérieurs, 50 et 60,

recevant la désignation Viking et les modèles les plus gros, 70 et 80, celle de Spartan. Ils étaient proposés en versions Fleetside (lisses) ou Stepside (avec protections). La série des pick up C/K se divise en quatre générations, la première de 1960 à 1966, la seconde de 1967 à 1972, la troisième de 1973 à 1987 et la quatrième de 1988 à 2002. Les pick-up de la troisième génération ont été dévoilés en avril 1987 pour le millésime 1988 en pas moins de huit versions différentes, cabine simple Fleetside, cabine allongée Fleetside, cabine 4 portes Fleetside et cabine simple Stepside, en deux roues motrices (C) ou quatre roues motrices (K) et en trois niveaux de finition, Cheyenne, Scottsdale et Silverado. Tous les modèles recevaient une suspension avant indépendante. Les moteurs allaient du V6 4,3 litres de 162 ch au V8 5,7 litres de 213 ch en

passant par un V8 5 litres de 177 ch, tous à essence. Un V8 Diesel de 6,2 litres venait compléter l'offre.

Ce Chevrolet K/20 dont la date de première mise en circulation remonte à 1990 est donc de la troisième génération. Il a été entièrement restauré et sa présentation extérieure est excellente. Son intérieur en bon état, entièrement refait est équipé de la climatisation et d'une radio USB/CD. Il est doté du V8 L31 5,7 litres Vortec à essence associé à une boîte automatique. Comme son nom l'indique, il s'agit d'un modèle à 4 roues motrices. Il est équipé de quatre pneus neufs et sera vendu avec sa carte grise de collection.

This Chevrolet K/20, first registered in 1990, is a third-generation model. It was completely restored and looks perfect in all

respects. Its interior is in good condition completely redone with air conditioning and a USB/CD radio. It is equipped with the 5.7 Litre V8 L31 Vortec connected to an automatic transmission. As its name tells, it has a four-wheel drive. It is shod with 4 new tyres and will be sold with an historic 'carte grise'.

17 000 - 20 000 €

GURGEL XAVANTE X-12

1977

Carrosserie buggy 4 places
Moteur en porte-à-faux arrière,
4 cylindres à plat (Volkswagen)

Cylindrée 1584 cm³
Puissance 54 ch
Vitesse maximale 150 km/h

Kilométrage 82 495 km
Numéro de châssis X12772640



Le Brésilien Joao Amaral Gurgel a créé la marque qui porte son nom au début des années 1970. Il a produit plus de 40000 véhicules tout terrain de style buggy jusqu'à la fin des années 1980. À côté des véhicules de loisirs et des voitures de plage, comme ce modèle X-12, plusieurs versions furent développées pour l'armée, la police et les administrations. Surnommée la Méhari brésilienne, la Xavante reposait sur des éléments mécaniques Volkswagen, montés sur un châssis en acier spécifique avec une coque en résine et fibre de verre qui fut l'objet d'un dépôt de brevet.

Ce très rare buggy Gurgel Xavante X-12 (moins de 3 ou 4 exemplaires en Europe), restauré il y a quelques années, a gardé tout son éclat et se trouve dans un excellent état de fonctionnement et de présentation. Sa capote et sa sellerie sont également en très bon état et son intérieur à 4 sièges est en vinyl gris assorti. Elle est équipée d'un moteur Volkswagen 1600 cm³ avec simple carburateur et dispose de divers accessoires d'origine, un treuil, un filtre à air de type snorkel et un Jerrican intégré. Ce véhicule a été importé en 2017. Dès son arrivée, la boîte de vitesse a été entièrement démontée, nettoyée, révisée (remplacement de la synchro de 3^e). Le disque, le mécanisme et les butées d'embrayage sont neufs, de même que les joints spi. La voiture vient de faire l'objet d'une révision générale avec, entre autres, réfection du freinage et du frein à main, réglage

des culbuteurs, des carburateurs et de l'allumage. La vidange a également été faite et le véhicule, vendu avec sa carte grise normale, est disponible immédiatement.

This very rare Gurgel Buggy X-12 Xavante (less than 3 or 4 examples in Europe), restored a few years ago, keeps all its glory and is in very good cosmetic as well as mechanical condition. Its soft top and upholstery are also in very good shape. It is equipped with a 1,600cc flat 4 Volkswagen engine with single carburettor and received different original accessories, winch, snorkel type air filter and integrated jerrican. It has a complete weather gear with soft top and doors in almost new condition with matching grey vinyl 4 seat interior. The vehicle was imported in France in 2017. On its arrival, the gearbox was entirely dismantled, cleaned and overhauled (with new 3rd gear synchro). It is in good running condition and was recently overhauled with new brakes and handbrake, steering, suspension, engine and gearbox bushes. Gearbox totally reviewed, new clutch mechanism and disc, recent ignition and carburettor setup, brand new alternator. The car was drained and is sold with its normal 'carte grise' and can leave at the turn of the key.

14 000 - 18 000 €

BMW Z4 3.0i

2005

Carrosserie roadster 2 places
Moteur avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée 2979 cm³

Puissance 231 ch
Vitesse maximale 250 km/h
Kilométrage 84 254 km

Numéro de châssis
WBABT51040LR89525



La lignée des BMW Z avait été inaugurée par l'originale Z1 à portières escamotables dans les bas de caisse, qui fut dévoilé au Salon de Francfort en septembre 1987 et construite de juillet 1988 à juin 1991. Sa construction à structure interne en tôles galvanisées recouverte de panneaux de plastique moulé était due à... Matra. La Z3 prit la relève en octobre 1995. Moins originale mais avec un style plus flatteur, elle connaitra un énorme succès, notamment aux États-Unis où elle était construite, à Spartanburg, en Caroline du sud. La Z3 était la première BMW construite hors d'Allemagne. James Bond lui-même la choisira comme monture dans le film Goldeneye. La Z3 a été construite à presque 300000 exemplaires. Elle cède la place à la Z4 en avril 2003. La Z4 conservait l'allure générale de sa devancière sur un empattement et des voies légèrement supérieurs. Côté mécanique, on trouvait une nouvelle suspension arrière multi-bras, empruntée à la série 3, ainsi qu'une direction assistée asservie à la vitesse qui représentaient un progrès par rapport à la Z3. Elle était proposée avec les 6 cylindres 2,5 litres et 3 litres, et quatre boîtes de vitesses différentes. Elle fut dotée plus tard du 6 cylindres 2,2 litres et du 4 cylindres 2 litres. La version 3.0 pouvait recevoir une boîte manuelle six vitesses ou une boîte automatique à 5 rapports. En 2006, un coupé avec un toit à double bulle, façon Zagato, fut ajouté à la gamme.

Cette BMW Z4 d'origine japonaise, dont la date de première mise en circulation remonte à janvier 2005, affiche 84199 km au compteur. Elle est en superbe état avec son entretien à jour. C'est une version dotée du châssis M avec le 6 cylindres 3 litres associé à la boîte automatique à 5 rapports et a reçu le pack Aero. Cette option comprenait une jupe avant, des bas de caisse et un diffuseur arrière de la couleur du véhicule. Elle est également équipée d'un intérieur cuir bicolore avec sièges chauffants à mémoire, de la climatisation, d'une capote et de vitres électriques, d'un volant cuir et du GPS.

This BMW Z4 of Japanese origins was first registered in January 2005 and reads only 84,199 km on the odometer. It is in excellent condition with its maintenance up to date. It has the M version chassis with the 3-Litre V6 connected to a 5-speed automatic transmission and has received the Aero pack. This option consists in the front spoiler, side skirts and rear diffuser all the colour of the car. It boasts two-tone leather upholstery with memory heated seats, air conditioned, electric glasses and soft top, leather driving wheel and GPS system.

16 500 - 19 000 €



85

NISSAN 280 ZX TARGA

1982

Carrosserie coupé Targa 2 places
Moteur avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée 2753 cm³

Puissance 155 ch
Vitesse maximale 204 km/h
Kilométrage 236 713 km

Numéro de châssis
JN1HZ04S9DX559373



Les sportives japonaises Nissan Z ont fait leur début sous le nom de Datsun Fairlady au Japon en 1969. Ce joli coupé moderne reprenait le nom d'un petit roadster inspiré des MG Midget. La première génération fut commercialisée sous le nom de Datsun 240 Z de 1969 à 1973. Elle offrait des performances intéressante grâce à son six cylindres en ligne 2,4 litres de 150 ch, globalement, les performances d'une Porsche pour la moitié du prix. Elle remporta même quelques rallyes internationaux comme le Safari rallye en 1971 et 1973 et termina troisième au Monte-Carlo en 1972 avec Rauno Aaltonen et Jean Todt. Elle connut un immense succès aux États-Unis réalisant un record de 45000 exemplaires vendus en 1971, plus de 50000 en 1972 et encore plus de 40000 en 1973. Elle fut remplacée par la 260 Z, équipée d'un 2,6 litres de 155 ch, en 1974. Une version 280 Z à moteur 2,8 litres de 170 ch fut lancée en 1975 ainsi qu'une version 2 +2. La deuxième génération fit son apparition à la fin de 1978 avec la Nissan 280ZX (toujours sous le nom de Fairlady au Japon). Elle conservait le six cylindres en ligne 2,8 litres mais cette fois associé à une boîte manuelle à 5 rapports. Si on reconnaissait la ligne générale des première Z, la carrosserie s'était allongée, élargie et alourdie avec ses pare-chocs à absorption. La 280 ZX était aussi plus luxueuse et mieux équipée. Une version Targa - l'expression américaine T-roof serait

plus appropriée - à toit amovible en deux parties fit son apparition en 1980 et une version Turbo de 180 ch en 1981. La 280 ZX était proposée en coupé 2 places ou 2 +2 places. Le magazine américain Motor Trend lui décerna le titre de meilleure voiture importée de l'année 1979 et elle battit le record de vente de sa devancière avec 86007 exemplaires vendus la première année. La Nissan 280 ZX de 1982 proposée ici est dans son jus. C'est une version à moteur 2,8 litres avec la boîte manuelle à 5 rapports. Jamais restaurée, elle se présente dans un état général correct. L'intérieur en velours rouge est, lui aussi, encore en assez bon état et méritera d'être nettoyé. Elle a subi une révision mécanique complète. Les freins avant et arrière ont été refaits, mais il faudra prévoir les amortisseurs. Les pneus sont en bon état.

The 1982 Nissan 280 ZX proposed here is in its original state. It is a 2.8 Liter version with manual 5-speed gear box. Never restored, it is in a good general condition. The interior is in red velvet corduroy also is in good condition and will deserve a good cleaning. Its mechanic was completely overhauled. Front and rear brakes were redone but shock absorbers will need attention. Tyres are in good shape.

12 500 - 14 000 €

86

FORD F100

1965

Carrosserie pick up 3 places
Moteur avant, 6 cylindres en ligne
Cylindrée 3929 cm³

Puissance 150 ch
Vitesse maximale 155 km/h
Kilométrage 61524 miles (99013 km)

Numéro de châssis F10DL601821



Les Ford F-Series «light duty» ou utilitaires légers, produits depuis 1948, sont devenus des véhicules de légende. La version F-150 est le véhicule le plus vendu au monde depuis 23 ans et le pick-up le plus vendu aux États-Unis et au Canada depuis 28 ans. Un record qui n'est pas près d'être battu. Il en est aujourd'hui à sa treizième génération. Disposant d'une transmission à deux roues motrices et d'une boîte manuelle, il pourra recevoir la transmission intégrale en option à partir de 1959 et une boîte automatique en 1973 avec la sixième génération. C'est avec la seconde génération (1953-56) qu'est apparu la version F-100, un «half-ton», autrement dit le plus léger des utilitaires Ford, qui fut produit jusqu'en 1983, laissant alors le champ libre au F-150 (dévoilé en 1975 pour combler le trou entre le F-100 et le F-250). La quatrième génération de F-Series qui nous intéresse ici couvre les modèles produits pour les millésimes allant de 1961 à 1966. Les F-Series de cette 4e série ont été complètement refondus avec un look plus moderne. Différents moteurs sont proposés, trois six cylindres (3,7 litres/137 ch de 1961 à 1964, 3,9 litres/150 ch et 4,9 litres/170 ch de 1965 à 1966) et deux V8 (4,8 litres/186 ch de 1961 à 1964 et 5,8 litres/208 ch de 1965 à 1966). En 1965, la suspension Twin I-Beam fait son apparition

et, pour la première fois, la puissance dépassera les 200 ch avec le moteur V8 5,8 litres. Le F-100 était proposé en trois finitions, Base, Custom Cab et Ranger. Les F-100 et F-250 à deux roues motrices de la cinquième génération reprendront la plate-forme monocoque des modèles de la quatrième génération d'après le millésime 1965, avec des lignes plus tendues et un habitacle agrandi.

Ce F-100 de 1965 à l'allure si typique a été entièrement restauré il y a un an et a très peu roulé depuis. Peinture, intérieur et mécanique, entièrement rénovés, sont en excellent état. Il est doté d'un moteur 6 cylindres 3,9 litres de 150 ch, associé à boîte manuelle. Ses pneus à flanc blanc et l'écusson de portière route 66 ne font qu'ajouter à son charme.

This typical 1965 Ford F-100 was completely restored one year ago and was only scarcely used since. Paint, interior and mechanics, entirely renovated, are in excellent condition. It is equipped with a 150 ch 3.9 Litre in line 6-cylinder engine connected to a manual gearbox. Whitewall tyres and route 66 logo on doors add to its charm.

19 000 - 22 000 €

87

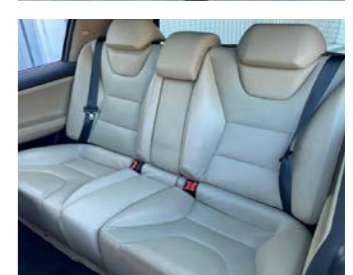
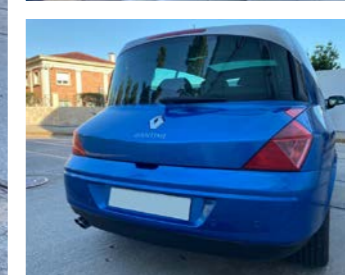
RENAULT AVANTIME

2002

Carrosserie «coupéspace» 2 portes
Moteur avant, 6 cylindres en V
Cylindrée 2946 cm³

Puissance 207 ch
Vitesse maximale 220 km/h
Kilométrage 120999 km au compteur

Numéro de châssis VF8DE0T0626078093



Une voiture anticonformiste doublement historique. Alors que Renault venait de reprendre la construction de l'Espace à Matra, la société de Romorantin essaya de trouver de nouveaux débouchés pour ses usines. L'Avantime, imaginée par Matra, résultait d'une réflexion sur les monospaces, afin de créer une nouvelle catégorie, le «coupéspace», une version sportive de l'Espace Renault dont elle reprenait la moitié des pièces. Historiquement, ce sera le dernier modèle conçu et construit par Matra. Le concept car a été dévoilé au Salon de Genève en mars 1999, mais la mise en production et la commercialisation ont été retardées, ce qui a notamment nuit au succès du modèle dont le positionnement était incertain et qui s'est retrouvé en concurrence à la fois avec le nouvel Espace et la nouvelle berline haut de gamme VelSatis de Renault. Son design a été supervisé par Thierry Metroz du style Renault. Sa lunette arrière en demie-lune et surtout ses originales portes à double articulation en font une voiture très à part. On pouvait aussi apprécier son toit ouvrant entièrement vitré et ses vitres latérales qui s'escamotaient complètement faisant de l'Avantime une voiture presque entièrement ouverte. Elle est proposée à partir de septembre 2001 avec un moteur à essence V6 2946 cm³ de 207 ch (puis 4 cylindres turbo 1998 cm³/165 ch en avril 2002) et boîte manuelle 6 rapports (puis boîte automatique en avril 2002), et un an plus tard avec une motorisation diesel turbo 2188 cm³/150 ch. En février 2003, Matra annonce la fermeture de l'usine de Romorantin et la production s'arrête brutalement en mai.

Cette Renault Avantime de 2002, équipée du V6 3 litres, a été vendue neuve en Espagne et est en bon état d'origine. Elle est accompagnée de son carnet d'entretien (non tamponné). Elle peut prendre la route avec un contrôle technique valide. La voiture n'a jamais été accidentée et présente une carrosserie en bon état qui a reçu une couche de peinture dans sa couleur d'origine. L'intérieur est en bon état avec un beau cuir présentant des traces d'usage. Ses défauts sont visibles sur les photos. Cet original «youngtimer» devrait devenir un «collector». À acquérir tant qu'ils sont encore en circulation et entretenus et n'ont pas encore eu le temps de connaître les affres du temps.

This 2002 Renault Avantime, equipped with the 3 Litre V6 engine, was sold new in Spain and is in good original condition. It is sold with its maintenance booklet (not stamped). It is in driving condition and can take the road with a valid technical check up. The car was never involved in an accident and shows a body in a nice condition repainted in its original colour. The interior is in good condition with nice leather showing a patina. Its faults can be seen in the pictures.

7 000 - 9 000 €

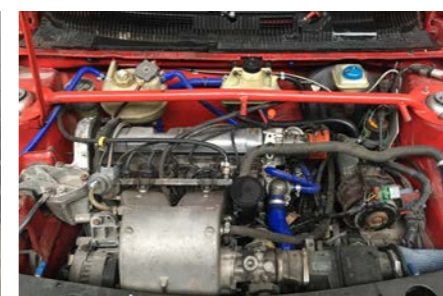
PEUGEOT 205 GTI F2000 Gr A

1986

Carrosserie berline 2 portes
Moteur avant, 4 cylindres en ligne
Cylindrée 1580 cm³

Puissance NC
Vitesse maximale NC
Kilométrage NC

Numéro de châssis NC



La mythique 205 GTi, dévoilée en 1984, se positionne très vite sur le marché hautement concurrentiel des petites berlines sportives, face à la Golf GTi. Elle reprend la carrosserie 2 portes avec de belles jantes en alliage au dessin spécifique, chaussées de pneumatiques à taille basse. Les flancs de caisse et les passages de roues reçoivent une épaisse baguette noire égayée par un filet rouge ceinturant toute la voiture. La jupe avant, redessinée, loge des phares longue portée et un discret sigle GTi orne les montants de custode. Le nuancier propose quatre teintes, un noir, un blanc, un gris anthracite et un rouge éclatant. Le meilleur est sous le capot, un 4 cylindres transversal de 1,6 litre délivrant 105 ch à 6250 tr/min dont la puissance sera portée à 115 ch à partir de mars 1986. Il est associé à une transmission manuelle à cinq rapports. Les 200 km/h ne sont pas loin. À la fin de l'année 1986, Peugeot dévoilera une mouture 1,9 litre dotée du quatre cylindres de la 309 GT, un 1905 cm³ de 130 ch. La vitesse maximale dépasse les 200 km/h. La GTi, servie par sa légèreté et des trains roulant rigoureux offre une tenue de route exceptionnelle y compris sur route mouillée. La 205 GTi a été produite à 294514 exemplaires de 1984 à 1994 et offre une base idéale pour les sportifs amateurs, la fédération française du sport automobile (FFSA) ayant créé le Groupe F2000 pour les préparateurs et les particuliers. Il est divisé en 4 classes F2-14, F2-13, F2-12 et F2-11 pour les véhicules préparés (jusqu'à 265 chevaux pour la classe F2-14 et équipés de boîte 6 séquentielle pour les classes F2-14 et F2-13). Les voitures

de ces groupes ne sont pas autorisées à participer aux épreuves internationales.

Cette Peugeot 205 GTI F2000 GrA a le numéro d'homologation A-5301 délivré en mai 1986 par la FISA. Les nombreuses modifications concernent notamment les ailes avant en polyester, les élargisseurs de voie avant et arrière, l'aileron arrière en plastique, les vitres avant en Makrolon et les vitres arrière en plastique, la trappe d'aération dans le toit, les deux baquets Sparco, le harnais RRS et l'arceau OMP. En ce qui concerne la mécanique, on notera le moteur à arbres à cames Condré, la boîte de vitesse compétition, la pompe de direction assistée, le frein à main hydraulique, la boîte à batterie à l'arrière, les amortisseurs Viarouge à l'avant et Bilstein à l'arrière. Prête à courir.

This F2000 GrA Peugeot 205 GTI has the FISA homologation number A-5301 delivered on May 1986. The numerous modifications include in particular, polyester front wings, front and rear track widener, plastic rear wing, Makrolon front windows and plastic rear windows, ventilation roof trap door, two Sparco bucket seats, RRS harness and OMP roll bar. Regarding the mechanics one will notice the engine with Condré camshafts, the competition gearbox, the power steering pump, hydraulic handbrake, battery box at the rear, Viarouge shock absorbers at the front and Bilstein at the rear.

20 000 - 24 000 €

CORNETTE de SAINT CYR

MAISON DE VENTES

Formulaire d'enregistrement enchérisseur / Paddle form

Automobiles de collection - Salon Retro Mecanic Perpignan

Vente du Dimanche 31 octobre 2021/ Auction Sunday, October 31th 2021

Parc des Expositions de Perpignan

Numéro paddle (ne pas remplir) <i>Paddle number (not to be filled in)</i>	Nom <i>Surname</i>	
	Prénom <i>Name</i>	
	Représenté par <i>Represented by</i>	
Nom et prénom <i>Surname and name</i>		
Adresse <i>Address</i>		
Code postal <i>Zip code</i>	Ville <i>Town</i>	Pays <i>Country</i>
Tél. domicile <i>Home phone</i>	Tél. mobile <i>Cell phone</i>	
Fax	Email	

<input type="checkbox"/> Chèque		
<input type="checkbox"/> BIC/ IBAN		
<input type="checkbox"/> Carte crédit <i>Credit card</i>	Date expiration <i>Expiry date</i>	
Banque <i>Bank</i>	Contact <i>Contact</i>	Téléphone <i>Phone</i>
Code banque	Code guichet	Numéro de compte
Adresse banque		

Je souhaite me porter enchérisseur lors des vacations indiquées ci-dessus. Je suis responsable du paddle qui m'est confié.

En cas de perte ou vol de ce paddle, merci de nous contacter de toute urgence au +33.1.47.27.11.24 afin de vous attribuer un nouveau numéro de paddle, pour éviter toute fraude.

Après avoir pris connaissance des conditions de vente décrites dans le catalogue de la vente, je déclare les accepter.
After having read the sales conditions described in the catalogue, I declare that I accept their terms.

Date et signature obligatoires / Required signature and date signature:

À nous renvoyer par fax au +33.1.45.53.45.24 ou info@cornette-saintcyr.com

Please send this form by fax to +33.1.45.53.45.24 or info@cornette-saintcyr.com

CORNETTE de SAINT CYR

MAISON DE VENTES

Ordre d'achat / absentee bid form

Enchère par téléphone / telephone bid

Automobiles de collection - Salon Retro Mecanic Perpignan

Vente du Dimanche 31 octobre 2021/ Auction Sunday, October 31th 2021

Parc des Expositions de Perpignan

Nom et prénom (en lettres capitales) <i>Surname and name (block letters)</i>		
Adresse <i>Address</i>		
Code postal <i>Zip code</i>	Ville <i>Town</i>	Pays <i>Country</i>
Tél. domicile <i>Home phone</i>	Tél. mobile <i>Cell phone</i>	
Fax	Email	

Après avoir pris connaissance des conditions de vente décrites dans le catalogue, je déclare les accepter et vous prie d'acquiescer pour mon compte personnel aux limites indiquées en EURO, les lots que j'ai désignés ci-dessous. (Frais en sus des enchères indiquées). / *I have read the conditions of sale and the guide to buyers printed in the catalogue and agree to abide by them. I grant you permission to purchase on my behalf the following items up to the limits indicated in EURO. (These limits do not include buyer's premium and taxes).*

Références bancaires obligatoires : (veuillez joindre un R.I.B. et renvoyer la page dûment remplie). / *Required bank references: (please include your bank details/IBAN and send with the following completed form):*

Lot n°	Description du lot	Limite en Euro €

À renvoyer à / please fax to: + 33 (0)1 45 53 45 24

Signature obligatoire / Required signature:

La Maison de Ventes n'étant pas responsable de l'acheminement du courrier postal ou électronique, merci de vous assurer que votre ordre d'achat nous est correctement parvenu. The auction house is not responsible for the reception of postal or electronic mail. *Please ensure that your bid form has been correctly forwarded to us before the auction.*

Conditions de vente

CORNETTE DE SAINT CYR MAISON DE VENTES est un opérateur de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régi par la loi du 20 juillet 2011 et un recueil de règles déontologiques. L'opérateur de ventes agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur.

Les ventes aux enchères organisées par l'opérateur de ventes sont soumises aux présentes conditions :

Les biens mis en vente

Les acquéreurs potentiels sont invités à examiner les véhicules pouvant les intéresser lors des expositions organisées avant les enchères par l'opérateur de ventes.

Des rapports d'état peuvent être communiqués à titre indicatif et gratuits sur simple demande, par courrier, téléphone ou courrier électronique. Ceux-ci ne se substituent pas à l'examen physique des véhicules par les acquéreurs.

L'absence de mention d'état au catalogue n'implique nullement que le véhicule, qui est un bien d'occasion, soit en parfait état de conservation.

Les véhicules sont vendus dans l'état où ils se trouvent au moment de la vente. Conformément à l'article L221-28 du Code de la consommation, l'adjudicataire ne bénéficie pas du droit de rétraction à la suite de la vente. En cas de retrait d'un véhicule avant la vente par un déposant et après la parution du catalogue ou, en cas de modification du prix de réserve rendant impossible la mise en vente immédiate du bien, le vendeur sera tenu de verser à l'opérateur de ventes à titre de dédommagement les honoraires acheteur et vendeur calculés sur la base de l'estimation médiane indiquée au catalogue. La remise du bien retiré de la vente sera suspendue au règlement desdits honoraires. En l'absence de règlement, le bien sera à nouveau présenté à la vente selon les termes de la réquisition de vente initiale.

Enchères

Les enchères suivent l'ordre des numéros du catalogue. Les enchérisseurs sont invités à se faire connaître auprès de l'opérateur de ventes avant la vente afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles (pièce d'identité et extrait K bis pour une société). Le mode usuel pour enchérir consiste à être présent dans la salle. Toutefois tout enchérisseur qui souhaite faire un ordre d'achat par écrit ou enchérir par téléphone peut utiliser les formulaires prévus à cet effet en fin de catalogue de vente ou sur le site www.cornette-saintcyr.com Ce formulaire doit parvenir à l'opérateur de ventes accompagné d'une pièce d'identité, d'un relevé d'identité bancaire ou des coordonnées bancaires, au moins deux jours avant la vente. L'opérateur de ventes se charge gracieusement des enchères par téléphone ainsi que des ordres d'achat. Il ne pourra être tenu pour responsable d'un problème de liaison téléphonique ou d'une erreur ou omission dans l'exécution des ordres reçus. Les enchérisseurs ont également

la possibilité enchérir via nos partenaires d'enchères en ligne : Drouot Live, Interenchères et Invaluable. L'opérateur de ventes ne pourra être tenu responsable d'un problème technique survenu au cours des enchères sur une plateforme de vente en ligne.

Dans l'hypothèse de deux ordres d'achat identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui aura la préférence. Le plus offrant et dernier enchérisseur sera l'adjudicataire.

En cas de double enchère reconnue effective par le commissaire-priseur, le lot sera remis en vente, toutes les personnes présentes pouvant concourir à la deuxième mise en adjudication. L'Etat dispose d'un droit de préemption des biens culturels vendus. L'Etat pourra se substituer au dernier enchérisseur dans les quinze jours de la vente.

Paiement

La vente est faite au comptant et conduite en euros. Le paiement doit être effectué par l'adjudicataire immédiatement après la vente. Dans l'hypothèse où l'adjudicataire n'a pas fait connaître ses données personnelles avant la vente, il devra justifier de son identité et de ses références bancaires.

Les acquéreurs paieront en sus de l'adjudication, des frais et taxes de 16.66 % HT soit 20 % TTC. Les acquéreurs ayant acquis leur(s) lot(s) par l'intermédiaire d'une plateforme de vente en ligne paieront en outre : -1.5 % HT soit 1.8 % TTC du prix d'adjudication s'ils ont enchéri via Drouot Live (Digital) -3 % HT soit 3.6 % TTC du prix d'adjudication s'ils ont enchéri via Interenchères. -5 % du prix d'adjudication s'ils ont enchéri via Invaluable.

L'adjudicataire pourra s'acquitter du paiement par les moyens suivants :
- en espèces dans la limite de la législation en vigueur.
- par virement bancaire.
- par chèque avec présentation obligatoire d'une pièce d'identité. Les chèques tirés sur une banque étrangère ne sont autorisés qu'après l'accord préalable de la Maison de Ventes Cornette de Saint Cyr. Il est conseillé aux acheteurs de fournir une lettre accréditive de leur banque pour une valeur avoisinant leur intention d'achat.
- par carte bancaire : sauf American Express.

Défaut de paiement

A défaut de paiement du montant de l'adjudication et des frais, une mise en demeure sera adressée à l'acquéreur par lettre recommandée avec avis de réception. A défaut de paiement de la somme due à l'expiration du délai d'un mois après cette mise en demeure, il sera perçu sur l'acquéreur des intérêts de 1% du prix d'adjudication par mois de retard ainsi que des frais de recouvrement. Toute intervention de notre avocat afin de recouvrement entrainera des frais à la charge de

l'acquéreur d'un montant minimum de 500 euros. Tout mois de retard entamé génère l'application des pénalités. L'application de cette clause ne fait pas obstacle à l'allocation de dommages et intérêts et aux dépens de la procédure qui serait nécessaire, et ne préjuge pas de l'éventuelle mise en œuvre de la procédure de réitération des enchères régie par l'article L 321-14 du Code de Commerce.

Dans le cadre de la réitération des enchères, l'opérateur de ventes est en droit de réclamer à l'adjudicataire défaillant le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial et le prix d'adjudication sur réitération des enchères, s'il est inférieur, ainsi que les coûts générés par les nouvelles enchères. L'opérateur de ventes se réserve la possibilité de procéder à toute compensation avec les sommes dues à l'adjudicataire défaillant. De même, l'opérateur de ventes se réserve d'exclure de ses ventes futures, tout adjudicataire qui n'aura pas respecté les présentes conditions de vente.

L'opérateur de ventes est adhérent au Registre central de prévention des impayés des Commissaires-priseurs auprès duquel les incidents de paiement sont susceptibles d'inscription. Les droits d'accès, de rectification et d'opposition pour motif légitime sont à exercer par le débiteur concerné auprès du SYMEV 15 rue Freycinet 75016 Paris.

Tout bordereau adjudication demeuré impayé ou ayant fait l'objet d'un retard de paiement est également susceptible inscription au Fichier TEMIS de restrictions d'accès aux ventes aux enchères géré par la société Commissaires-priseurs Multimédia (CPM). L'inscription au Fichier TEMIS pourra avoir pour conséquence de limiter la capacité d'enchérir de l'enchérisseur défaillant et d'entraîner sa suspension temporaire de l'accès au service « Live » de la plateforme Interenchères. Les droits d'accès, de rectification et d'opposition sont à exercer par écrit auprès de CPM sis 37, rue de Châteaudun 75009 Paris ou par email contact@temis.auction.

L'enchérisseur dispose également le droit de saisir la CNIL sis 3 place de Fontenoy TSA 80715-75334 Paris Cedex 07.

Les notifications importantes relatives aux suites de l'adjudication sont adressées à l'enchérisseur aux adresses email et/ou postale déclarées avant leurs enchères. L'enchérisseur doit informer l'opérateur de ventes de tout changement concernant ses coordonnées de contact.

Retrait des achats

Aucun véhicule ne sera remis aux acquéreurs avant acquittement de l'intégralité des sommes dues. En cas de paiement par chèque non certifié ou par virement, la délivrance des véhicules pourra être différée jusqu'à l'encaissement. Dès l'adjudication, les objets sont placés sous l'entière responsabilité de l'acquéreur.

Les véhicules sont à récupérer au Parc des expositions de Perpignan

avant le mercredi 3 novembre à 17 heures conformément aux indications mentionnées au catalogue de vente. Le Directeur du département joignable au 06 60 52 23 64 apporte-r toutes précisions nécessaires aux acquéreurs. Le transport des lots est effectué aux frais et sous l'entière responsabilité de l'adjudicataire.

Exportation
Détaxe

La TVA facturée sera remboursée à l'acheteur qui justifie de sa qualité de résident hors de l'Union Européenne sur présentation auprès de notre service comptable dans un délai maximum de 3 mois suivant la vente de la déclaration d'exportation (DAU) du bien acquis dûment visée par le service des Douanes. Le document d'exportation devra mentionner CORNETTE DE SAINT CYR Maison de ventes comme expéditeur et l'acheteur comme destinataire du bien.

En cas d'exportation d'un véhicule en dehors de l'Union Européenne, il appartient à l'acheteur de prendre tous renseignements auprès des autorités compétentes. L'opérateur de ventes ne pourra être tenu pour responsable des délais ou éventuels refus de délivrance d'un certificat d'immatriculation par le pays de destination.

Compétence législative et juridictionnelle

Les présentes conditions de vente sont régies par le droit français. Toute contestation relative à leur existence, leur validité et leur exécution qui n'aura pu être réglée à l'amiable avec l'opérateur de ventes ou par l'intermédiaire du commissaire de gouvernement près le Conseil des ventes sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris. Conformément à la loi, les actions en responsabilité à l'encontre de l'opérateur de ventes et de l'expert se prescrivent par 5 ans à compter de la vente.

Conformité au Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD)

Dans le cadre de son activité, l'opérateur de ventes est amené à collecter des données à caractère personnel concernant le vendeur et l'acheteur. Ces derniers disposent dès lors d'un droit d'accès, de rectification et d'opposition sur leurs données personnelles en s'adressant directement à la société. L'opérateur de ventes assure la confidentialité des données. Il pourra néanmoins les utiliser afin de satisfaire à ses obligations légales et avec l'accord des personnes concernées, aux fins d'exercice de son activité (publicité des ventes). Ces données pourront également être communiquées aux autorités compétentes dès lors que la réglementation l'impose.

Résultats des ventes sur le site internet www.cornette-saintcyr.com ou sur demande au 01 47 27 11 24.

Conditions of sale

The Auction House Cornette de Saint Cyr is a voluntary sales company governed by the law of 20 July 2011 and deontological rules. The Auction House acts as agent for the seller who enters into a sale contract with the purchaser.

The auction sales organised by the Auction House Cornette de Saint Cyr are hereby subject to the following conditions of sale:

Goods put up for sale

Potential purchasers are invited to examine the vehicles that might be of interest to them during the exhibitions which are organized by the Auction House Cornette de Saint Cyr before the auctions.

Condition reports may be requested from the Auction House by letter, telephone or electronic mail. They will be sent free of charge but are to be used for information only.

The lack of information on the condition of the vehicles in the catalogue will by no means imply that the lot that is a second-hand vehicle is in a perfect state of preservation.

The vehicles are sold in the state they are found at the time of sale. The prior exhibition has enabled potential purchasers to examine the object. According to the article L221-28 of the French Consumer Code, the buyer cannot use a right of withdrawal after the public auction.

In the event of a withdrawal of an article prior to the sale by a depositor and after the publication of the catalogue or, in the event of a modification to the minimum price rendering it impossible to put the article up for sale immediately, the seller will be obliged to pay the purchaser and seller fees calculated on the basis of the median estimate stipulated in the catalogue to the Auction House Cornette de Saint Cyr by way of compensation. The article which has been withdrawn will not be returned to the seller until the aforementioned fees are paid. If no payment is forthcoming, the article will be put up for sale once again in line with the terms of the initial sale requisition.

Auction sales

The auction sales are carried out in the order of the catalogue numbers. The bidders are invited to make themselves known to the Auction House Cornette de Saint Cyr before the sale to ensure that their personal details are recorded beforehand (ID and certificate of incorporation or K-bis for a society). Bidders are generally present in the room. However, the bidders can use our purchase order forms to place a bid or our telephone bidding form. The documents are available at the end of the sale catalogue, on the website www.cornette-saintcyr.com or on request. The form should be sent to the Auction House Cornette de Saint Cyr together with an ID card or passport, a bank identification slip [RIB in France] or bank details at least two days before the sale. The Auction House Cornette de Saint Cyr will handle auction sales by telephone and absentee bids free of

charge. The Auction House Cornette de Saint Cyr cannot be held responsible for a problem with the telephone link along with an error or omission in the execution of the absentee bids received.

It is also possible to bid though our three partners online auction sites Drouot Live, Interenchères and Invaluable.

The auction house cannot be held liable during the auction in the event of a technical problem on a platform.

In the event of two identical absentee bids, preference will be given to the earliest absentee bid. The successful bidder will be deemed to be the individual who has made the highest bid. In the event of a double bid which is confirmed as such by the auctioneer, the lot will be put up for sale again and any or all persons present will have the right to take part in the second sale by auction.

French State has a pre-emption right for sold cultural goods. French State could substitute the final bidder within 15 days after the auction.

Payment

Payment must be paid immediately after the sale in euros by the bidder. In the event that the successful bidder has not given their personal information before the sale, they will be required to provide proof of identity and bank details.

In addition to the hammer price, purchasers will be required to pay the following costs and taxes : 16.66 % before tax and 20 % including tax. In addition, the buyers who purchased their items through a platform online will pay:
- 1.5 % before tax (1.8 % inclusive of tax) of the hammer price if they used Drouot Live (Digital) services
- 3 % before tax (3.6 % inclusive of tax) of the hammer price if they used Interencheres
- 5 % of the hammer price for Invaluable services.

The successful bidder may pay using one of the following methods:

- in cash within the limits of the legislation in force.
- by bank transfer.
- by cheque, with the presentation of identity papers being compulsory. Cheques drawn on a foreign bank will only be accepted provided prior consent is obtained from the Auction House Cornette de Saint Cyr. Purchasers are advised to provide a letter of credit from their bank for an amount which is close to their intended purchase figure.

- by bank card except American Express. The resale right if is due, is at the seller's charge according to the articles R122-6 et L122-8 of the French intellectual property Code.

Failure to pay

In the event of failure to pay the hammer price and fees, formal notice will be sent to the purchaser by registered letter with acknowledgement of receipt. In the event of failure to pay at the end of the deadline of one month after the sending of the formal notice,

the purchaser will be required to pay delay penalties of 1% per month of the hammer price as well as the collection costs. In case of an intervention of our attorney at law to collect the outstanding amount, the costs will be in the charge of the purchaser with a minimum of 500 euros. Each month started counting as a full month.

This clause being applied will not hinder the awarding of damages and costs for the legal proceedings which will be required, and does not exclude the article being put up for sale again in a new auction which is governed by article L 321 -14 of the Commercial Code.

Within the framework of this new auction, the Auction House hereby has the right to claim the payment of the difference between the initial hammer price and the subsequent hammer price obtained from this reiteration of auction, if this last is lower, together with the costs incurred due to the second Auction sale from the defaulting successful bidder.

The Auction House Cornette de Saint Cyr hereby reserves the right to offset against the amounts owed to the defaulting successful bidder. Furthermore, the Auction House Cornette de Saint Cyr hereby reserves the right to exclude any or all successful bidder who has not complied with these conditions of sale from its future auction sales.

The Auction House Cornette de Saint Cyr is member of the Central Registry for auctioneers for the prevention of outstanding invoices of the auctioneers where a default in payment can be inscribed.

The debtor can access, modify or make an opposition for a legitimate reason before the SYMEV at the following address: 15 rue Freycinet 75016 Paris.

All auction sales invoices remaining unpaid or subject to delays in payment may be added to the Auction Access restriction file “TEMIS File” maintained by Commissaires-Priseurs Multimédia (CPM). Bidders listed on the TEMIS File may face restrictions on their bidding activity at auctions and also be temporary suspended of access to the www.interencheres.com live service.

Bidders listed on the TEMIS File can contest it or exercise their rights of access, rectification and objection under applicable data protection legislation by submitting in writing by post to CPM, 37 rue de Châteaudun 75009 Paris or by email to contact@temis.auction. Le bidder may also submit a complaint to the CNIL, 3 Place de Fontenoy TSA 80715 75334 Paris Cedex 07. Important notifications relating to the auction process will be sent to the mail and postal address that the bidder provided the auctioneer at the time of the auction. The bidder must notify the auction house of any changes to their contact details.

Collection of purchases

No vehicles will be handed over to the purchasers before all of the amounts owed are settled.

In the event of payment with a

non-certified cheque or by bank transfer, delivery of the vehicles may be differed until receipt of the amounts owed. As soon as the auction sale is concluded, the vehicles will be placed under the purchaser's full responsibility.

The collection of the vehicle will be made in the Parc des expositions in Perpignan before Wednesday 3th November at 5. p.m. according to the mentions written in the sale catalogue. The head of the department which telephone number is +33 6 60 52 23 64 will provide all necessary information to the buyers.

The Auction House will not be responsible for the storage of articles.

Transport of the vehicles is to be carried out at the successful bidder's expense and under their full responsibility.

Export
Tax refund

The VAT will be refunded to the buyers who are non-European Union residents upon presentation to our accountant of the export declaration (SAD) of the good(s) purchased duly endorsed by the competent customs authority, within 3 months after the sale. The export declaration must mention the auction house Cornette de Saint Cyr as the consignor and the buyer as the consignee of the good(s).

To export a vehicle outside the European Union, the buyer must find information near the competent authorities. The auction house is not responsible for the delay or the refusal of registration in the destination country.

Governing law and jurisdiction

These conditions of sale are governed by French law. Any or all disputes relating to the wording, validity and performance that is not settled amicably with the auction house or through the Sale Council will be settled by the court or competent jurisdiction in Paris. According to the law, all liability actions against the auction house or the expert of the sale are limited to five years from the auction.

Compliance with the General Data Protection Regulation (GDPR)

For its activities, our auction house collects personal data regarding sellers and buyers. Consequently, sellers and buyers have right to access, rectification and opposition on their personal data contacting directly the auction house. Our society guarantees the confidentiality of the data received. The auction house could use the data in order to satisfy its legal obligations or, with the client agreement, for its activity (sale advertising). The data could be forwarded to the competent authorities when it is required by the law and regulation.

Hammer prices can be found on the internet site www.cornette-saintcyr.com or upon request at the following telephone number +33 (0) 1 47 27 11 24.

CORNETTE de SAINT CYR

MAISON DE VENTES

6, avenue Hoche, 75008 Paris . Tel. +33 1 47 27 11 24 . www.cornette-saintcyr.com
Agrément n° 2002-364

Commissaires-priseurs habilités

Pierre Cornette de Saint Cyr
pcsc@cornette-saintcyr.com

Bertrand Cornette de Saint Cyr
bcsc@cornette-saintcyr.com

Arnaud Cornette de Saint Cyr
acsc@cornette-saintcyr.com

Départements

ART CONTEMPORAIN

Sabine Cornette de Saint Cyr,
Directrice du département - Tél. 01 56 79 12 32
s.cornettedesaintcyr@cornette-saintcyr.com

Clara Golbin, Administratrice de vente
Tél. 01 56 79 12 33 - c.golbin@cornette-saintcyr.com

ART URBAIN CONTEMPORAIN

Maurice Grinbaum - David Maquis Art,
Consultants
street-art@cornette-saintcyr.com

Clara Golbin, Administratrice de vente
Tél. 01 56 79 12 33 - c.golbin@cornette-saintcyr.com

ART IMPRESSIONNISTE & MODERNE

Charlotte Taslé d'Héliand, Directrice
Tél. 01 56 79 12 43
c.tasledheliand@cornette-saintcyr.com

Margaux Held, Administratrice de vente
Tél. 01 56 79 12 42 - m.held@cornette-saintcyr.com

ESTAMPES & MULTIPLES

Dorothee Cornette de Saint Cyr,
Directrice du département - Tél. 01 56 79 12 44
d.cornettedesaintcyr@cornette-saintcyr.com

Margaux Held, Administratrice de vente
Tél. 01 56 79 12 42 - m.held@cornette-saintcyr.com

ARTS DECORATIFS DU XX^{ème} - DESIGN

François Epin, Directeur du département
Tél. 01 56 79 12 37 - f.epin@cornette-saintcyr.com

Clara Golbin, Administratrice de vente
Tél. 01 56 79 12 33 - c.golbin@cornette-saintcyr.com

BIJOUX ET MONTRES

Hubert Felbacq, Directeur du département
Tél. 01 56 79 12 45 - h.felbacq@cornette-saintcyr.com

Léa Courage, Administratrice de vente
Tél. 01 56 79 12 48 - l.courage@cornette-saintcyr.com

AUTOMOBILES DE COLLECTION

Pierre Delagneau
Tél. 06 60 52 23 64 - p.delagneau@cornette-saintcyr.com

MOBILIER, OBJETS ET TABLEAUX ANCIENS

Hubert Felbacq, Directeur du département
Tél. 01 56 79 12 45 - h.felbacq@cornette-saintcyr.com

Margaux Held, Administratrice de vente
Tél. 01 56 79 12 42 - m.held@cornette-saintcyr.com

BANDES DESSINEES

François Meyniel, Expert Bandes dessinées

Clara Golbin, Administratrice de vente
Tél. 01 56 79 12 33 - c.golbin@cornette-saintcyr.com

HAUTE COUTURE

Hubert Felbacq, Directeur du département
Tél. 01 56 79 12 45 - h.felbacq@cornette-saintcyr.com

Léa Courage, Administratrice de vente
Tél. 01 56 79 12 48 - l.courage@cornette-saintcyr.com

VINS ET SPIRITUEUX

Olivier de Lapeyriere, Spécialiste - Directeur
Tél. 01 56 79 12 46
o.delapeyriere@cornette-saintcyr.com

Aymeric de Clouet, Expert

Léa Courage, Administratrice de vente
l.courage@cornette-saintcyr.com

ARTS PREMIERS ET ARTS D'ASIE

**Marie-Catherine Daffos et
Jean-Luc Estournel,** Experts
daffos-estournel@aaoarts.com

Clara Golbin, Administratrice de vente
Tél. 01 56 79 12 33 - c.golbin@cornette-saintcyr.com

PHOTOGRAPHIES

Didier Poupard, Spécialiste
d.poupard@cornette-saintcyr.com

Clara Golbin, Administratrice de vente
Tél. 01 56 79 12 33 - c.golbin@cornette-saintcyr.com

Crédit photographique

François Benedetti

Fabrice Gousset
Tél. +33 6 08 32 41 46

Comptabilité - gestion

Béatrice Montchamp
b.montchamp@cornette-saintcyr.com

Comptabilité acheteurs

Bertrade de Pommereau
Comptabilité acheteurs
Tél. 01 56 79 12 54
b.depommereau@cornette-saintcyr.com

Gestion des stocks

Thierry Pasquier
Tél. 01 56 79 12 55
t.pasquier@cornette-saintcyr.com

Transports et logistique

Clémence Drouët
Tél. 01 56 79 12 62
c.drouet@cornette-saintcyr.com

Relations clients

Anne-Cécile Avisse
Tél. 01 56 79 12 30 / 01 47 27 11 24
ac.avisse@cornette-saintcyr.com

Service juridique

Marylène Dinelli-Graziani
m.dinelli@cornette-saintcyr.com

Relations Presse

Agence Marie Jacquier Communication
+ 33 (0) 6 13 54 60 12
marie@mariejacquier.com

Correspondants

SUISSE

Christophe Murat
Tél. +41 78 657 13 63
+33 614 26 68 67
cmurat.wines@aol.fr

BELGIQUE, PAYS-BAS, LUXEMBOURG

Réginald Thiry
Tél. +32 475 695 584
reginaldthiry@yahoo.fr

ITALIE

Alessandra de Bigontina
Tél. +39 347 85 28 996
ale.debig@tiscali.it



CORNETTE de SAINT CYR

6, avenue Hoche – 75008 Paris - tél. +33 1 47 27 11 24
www.cornettedesaintcyr.fr