

# AGUTTES



AUTOMOBILES DE PRESTIGE  
& DE COLLECTION  
AUTOMOBILIA

Samedi 7 novembre 2015  
Lyon-brotteaux





**SOCIÉTÉ DE VENTES  
AGUTTES SAS**

**CLAUDE AGUTTES**  
claude@aguttes.com



**EXPERT CONSULTANT**

CARS HERITAGE  
Benjamin Arnaud  
06 13 55 05 29  
benjamin@carsheritage.com



**RESPONSABLE DE LA VENTE**

Agathe Thomas  
04 37 24 24 29  
voitures@aguttes.com



**CONTACT ETUDE**

Geoffroi Bajjot  
04 37 24 24 23  
voitures@aguttes.com



Arnaud Faucon  
04 37 24 24 23  
voitures@aguttes.com



## AUTOMOBILES DE PRESTIGE ET DE COLLECTION, AUTOMOBILIA

Samedi 7 novembre 2015

Automobilia à 14h30 - Automobiles à 18h

Lyon-Brotteaux

### Expositions publiques

Jeudi 5 novembre 2015 de 10h à 19h

Vendredi 6 novembre 2015 de 10h à 19h

Samedi 7 novembre de 10h à 12h sur rendez-vous

Catalogue et résultats visibles sur [www.aguttes.com](http://www.aguttes.com)

Vente en live sur [www.drouotlive.com](http://www.drouotlive.com)

**Drouot**LIVE<sup>COM</sup>



@CAguttes

*Important : Les conditions de vente sont visibles en fin de catalogue  
Nous attirons votre attention sur les lots suivis de +, °, \*, #, ~ pour lesquels  
s'appliquent des conditions particulières décrites en fin de catalogue*

#### Hôtel des Ventes de Neuilly

164 bis, avenue Charles de Gaulle  
92200 Neuilly-sur-Seine  
Tél. : 01 47 45 55 55  
Fax : 01 47 45 54 31

Claude Aguttes  
Commissaire-Preneur

AGUTTES SAS (S.V.V. 2002-209)

[www.aguttes.com](http://www.aguttes.com)

#### Hôtel des ventes de Lyon Brotteaux

13 bis, place Jules Ferry  
69006 Lyon  
Tél. : 04 37 24 24 24  
Fax : 04 37 24 24 25



alifornia



MODENA **Ferrari** ITALIA  
*automobili*

GARAGE DE MONTCHOISY S.A.  
GENEVE — TÉL. 36 27 77

**250**  
europa

**50**  
mon



**Ferrari** 250 granturismo berlinetta



# AUTOMOBILIA

«Automobilia : Ce mot désigne de manière générale tous les objets ou produits ayant un lien avec le thème automobile ou son industrie.

Les objets dits d'Automobilia, se distinguent de la pièce détachée à proprement parler si cette dernière ne présente pas à elle seule un intérêt artistique ou stylistique. Ainsi une mascotte de radiateur est un objet d'Automobilia couru, tandis que des plaquettes de freins ou des jantes, à moins d'être détournées de leur fonction mécanique dans un but artistique ou décoratif ne seront pas considérées comme tel.

De nombreux objets rentrent dans la catégorie automobilia. Les plus couramment recherchés sont par exemple les plaques de rallye et badges de pilotes (rallyes et compétitions automobiles), les peintures et lithographies sur le thème automobile (Geo Ham, Rob Roy...), tous les objets publicitaires des constructeurs, fournisseurs ou équipementiers, (plaques émaillées, bibendums Michelin, pompes à essence...) et toute documentation ou livre sur l'automobile. Plus largement, l'Automobilia englobe aussi tous les jeux et jouets présentant un lien avec l'automobile comme les voitures à pédales et les miniatures automobiles. Certains objets peuvent atteindre des valeurs très élevées. A l'instar de l'automobile de collection, tout dépend de leur rareté et de l'intérêt historique. De nombreux collectionneurs retracent ainsi l'histoire des marques et de la compétition automobile.»

# VÉHICULES ÉLECTRIQUES

1941 - PIERRE FAURE AUTOMOBILE

1941 - JOURDAIN MONNERET AUTELEC



Ferrari



Ferrari 250 granturismo

250  
granturismo





1



2

#### 1 Lot de 5 DINKY TOYS

comprenant un HALFTRACK US M3 ref 822, un EBR PANHARD ref 80A, une ambulance RENAULT CARRIER ref 807, un camion BROCWAY ref 884, un char AMX poseur de ponts ref 883 manque chenilles

50 / 100 €

#### 2 Lot de 5 DINKY TOYS

comprenant un camion MISSILE SERVICING PLATFORM ref 667, un camion ARMY TANKER SERVICE ref 643, un camion ARMY TON CARGO TRUCK ref 641, un camion ARMOURD PERSONNEL CARRIER ref 676, un SCOUT CAR ref 673

50 / 100 €

#### 3 Lot de 5 DINKY TOYS

comprenant une DE TOMASO MANGUSTA ref 187, une VOLKSWAGEN 1600 TL ref 163, une FORD GT sans ref, une VOLVO 1800 S ref 116, une FORD ZODIAC ref 891 681,

50 / 100 €

#### 4 Lot de 4 DINKY TOYS

comprenant une LINCOLN 1ère ref 532, une FORD TAUNUS ref 559 en boîte, une CHRYSLER SARATOGA ref 550, une FORD THUNDERBIRD ref 555

50 / 100 €

#### 5 Lot de 4 DINKY TOYS

comprenant une FORD TAUNUS POLIZEI ref 551 en boîte, une HUMBER HAWK POLICE ref 256 en boîte, une FORD ESCORT POLICE ref 270 L, une DESOTO FIRE FLIGHT POLICE ref 258

50 / 100 €

#### 6 Lot de 4 DINKY TOYS

comprenant une JAGUAR MARK X ref 142, une MONTEVERDI ref 190, une ASTON MARTIN DB 5 ref 110, une TRIUMPH 2000 ref 135 avec sa remorque et son planeur ref 118

50 / 100 €



3



4



5



6



7



7

#### Lot de 4 DINKY TOYS

comprenant une CADILLAC ref 147, une TRIUMPH HERALD ref 189 en boîte, une PACKARD CLIPPER ref 180, une STUDEBAKER GOLDEN HAWK ref 169

50 / 100 €



8

#### Lot de 5 DINKY TOYS

comprenant un camion ALBION CHIEFTAIN ref 960L, un camion FODEN DUMP TRUCK ref 959, un chargeur MUIIL HILL 2WL ref 962L, une grue COLES MOBIL CRANE ref 972, un élévateur LOADER ref 964

50 / 100 €



9

#### Lot de 5 DINKY TOYS

comprenant un camion pompier BERLIET 1ER SECOURS ref 32E, une voiture de pompier DELAHAYE ref 32D, un camion FIRE ENGINE ref 955, un camion FIRE ENGINE ref 259, un camion TURNTABLE FIRE ESCAPE ref 956

50 / 100 €



10

#### Lot de 5 DINKY TOYS

comprenant un autocar ISOBLOC ref 29E3, un STUDEBAKER camion bâché ref 25Q2 et sa remorque ref 25T1B, un STUDEBAKER DINKY SERVICE ref 25RS1, un FORD camion ordures ref 25V, un FORD plateau ridelles ref 25A

50 / 100 €



11

#### Lot de 6 DINKY TOYS

comprenant une VOLKSWAGEN COCCINELLE ref 181, une JAGUAR XK 140 ref 157, une FIAT 600 ref 183, une CADILLAC EL DORADO ref 131, un LAND ROVER ref 118, une remorque 4 roues ref 25 G

50 / 100 €





12  
Lot de DINKY Toys  
militaires

180 / 220 €



13

13  
Ferrari 512 Prototipo  
rouge N°5 par SCHOKING, échelle  
1/20e, avec clef et boîte.  
Jouet fabriqué en Italie.

50 / 80 €



15

14  
Ferrari GT Sport 330 P4  
rouge N°3, filoguiée par ESCUDERIA  
NACORAL. Livré avec sa boîte,  
telecommande incomplète

50 / 80 €



14

15  
Ferrari 312 T2 N°1  
de Niki Lauda par ELLEGI.  
Neuf en boîte.  
On joint un Casque Miniature de  
Niki Lauda 1973 par FDS MODELS,  
N°13.  
Neuf en sachet

60 / 90 €

16  
Ferrari F40  
de 1990, son moteur et un Cavalino  
Rampante. par HECO MODELS, Série  
limitée à 200 exemplaires n° 076/200.  
Neuf en coffret.  
On joint une Ferrari F40 en acier brossé  
par DIAPET CAR INGOT.  
Neuf en boîte

80 / 120 €



16



17  
Circuit électrique  
ELECTRIC MINISPORT par BILLER-BAHN,  
avec télécommande.  
Neuf en boîte

20 € / 120 €





18  
**Ferrari 643,**  
 Formule 1 portant le N°28 de Jean Alesi  
 par ROSSO CORPORATION échelle  
 1/8e, en métal et plastique.  
 Maquette neuve en boîte jamais montée.  
 100 / 200 €



19  
**Ferrari 360 GTC**  
 Scuderia Ecosse, voiture  
 radiocommandée à moteur thermique  
 de type GXR15. Série FW-05T  
 Neuf en boîte.  
 150 / 200 €



20  
**Ferrari 308 GTB**  
 radiocommandée par MONTELEONE.  
 Jouet fabriqué en Italie.  
 Très bon état, en boîte.  
 50 / 80 €



21  
**Ferrari 275 GTB rouge**  
 en kit à assembler par RENWAL.  
 Echelle 1/12e.  
 Neuf en boîte  
 80 / 120 €



22  
**Ferrari P5**  
 en kit à assembler par REEL.  
 Echelle 1/10e.  
 Neuf en boîte  
 50 / 80 €



23  
**Flipper**  
 de marque BOTOY formule 1  
 sur le tableau N°28  
 20 / 40 €



24  
**Ferrari 500**  
 en kit par REVIVAL CARS.  
 Modèle en métal, Echelle 1/20e.  
 Neuf en boîte  
 100 / 200 €





25



27



26



28

# 25 Mini Ferrari "Super Squalo"

N° 66 rouge ref.53 par  
MERCURY.  
Neuf en boîte

20 / 40 €

# 28 Ferrari Formule 1 412T2

de Berger par PROTAR, Maquette à  
l'échelle 1/12e

Sans boîte.

On joint

- deux affiches du pilote Ferrari  
Gerhard BERGER.

- une Ferrari 312P filo-guidée en  
matière plastique à l'échelle 1/12e.

Sans boîte.

50 / 80 €

# 26 Jouet

en bois laqué rouge simulant une  
Ferrari Testa Rossa par VILAC.

Neuf en boîte.

On joint du même fabricant une  
petite simulant une Ferrari formule 1  
des années 50.

Neuf en boîte

50 / 80 €

# 29 Ferrari F189

échelle 1/10e à moteur électrique  
radiocommandée par KYOSHO.

Jouet neuf en boîte.

100 / 200 €

# 27

Ferrari 250 GTO,

échelle 1/12e, par REVELL Jouet en  
métal avec sa boîte. Modèle de couleur  
bleue portant le N° 24.

Excellent état

200 / 300 €

29



30



# 30 Ferrari F40

échelle 1/10e à moteur électrique  
radiocommandée par KYOSHO.

Manque télécommande, dans sa boîte  
d'origine.

100 / 200 €

32  
Lot de deux Ferrari 365 GT,  
rouge (ref 2017) et blanche (ref 4508)  
N°58 radiocommandée par PRO  
CISION. Bruit de moteur variable.  
Voitures en boîtes.

Bon état

100 / 150 €

32



# 31 Ferrari P6

par LYRA TOYS N° 2 or métal

40 / 60 €





33

### 33 Alfa Romeo P3

Scuderia Ferrari Ruote Gemellate  
N°6 en kit par REVIVAL CARS.  
Modèle en métal, Echelle 1/20e.  
Neuf en boîte

100 / 200 €



34

### 34 Alfa Romeo P3

Scuderia Ferrari Tazio Nuvolari  
rouge N°8 en kit par REVIVAL  
CARS. Modèle en métal,  
Echelle 1/20e.  
Neuf en boîte

100 / 200 €

### 35 Lot de quatre voitures Ferrari

échelle 1/16e comprenant 312P rouge,  
512M orange, 312B2 rouge et 512 M  
jaune par FINO.

Neufs en boîte

80 / 120 €



36

### 36 Ferrari F1

rouge N°5 filoguidée avec grand  
volant indépendant par POLISTIL.  
Echelle 1/8e.  
Neuf en boîte

50 / 80 €

35



### 37 Ferrari Formule 1

rouge N° 1 en résine.

50 / 100 €

### 38 SCHUCO

micro racer grise  
(manque la clé)

On joint  
une automobile MERCEDES BENZ 300  
de marque KOLNER  
(manque clé)

80 / 120 €



37



38





39  
Ferrari 312P  
rouge portant le N°15,  
radioguidée par CARRERA  
STRUCTO.  
Neuf en boîte.  
50 / 80 €



41



42

40  
Ferrari 312P  
bleue portant le N°15,  
filoguidée par CARRERA  
STRUCTO.  
Neuf en boîte  
50 / 80 €

41  
Ferrari Testarossa,  
échelle 1/8e, par POCHER  
RIVAROSSA. Jouet à assembler  
en métal et plastique.  
Neuf en boîte.  
200 / 300 €



43

42  
Ferrari F40,  
échelle 1/8e, par POCHER  
RIVAROSSA Jouet à assembler  
en métal et plastique.  
Neuf en boîte.  
300 / 400 €



44

43  
Lot de 2 Ferrari 512BB  
grise et rouge  
radiocommandées par REEL.  
Etat d'usage  
50 / 100 €

44  
Ferrari F643  
échelle 1/8e à moteur  
électrique radiocommandée par  
KYOSHO.  
Jouet neuf en boîte.  
100 / 200 €





45  
Ferrari F50  
en kit métal, semi-assemblée à l'échelle  
1/12e par TAMIYA.  
Neuf en boîte  
100 / 200 €



46  
Ferrari 360 Modena Challenge,  
voiture radiocommandée, préassemblée  
par TAMIYA. Echelle 1/10e.  
Neuf en boîte  
80 / 120 €



47  
Ferrari 250 GTO,  
échelle 1/12e, par REVELL. Jouet en  
métal avec sa boîte. Modèle de couleur  
rouge.  
Excellent état  
200 / 300 €



48  
Ferrari 312P rouge N° 12  
filoguidée par PICOT.  
Neuf en boîte avec mode d'emploi  
50 / 80 €



49  
Ferrari 312 P rouge N° 2  
radiocommandée avec son volant par  
REEL. Jouet en plastique en boîte avec  
plot de circuit.  
Neuf  
100 / 150 €



50  
Ferrari 512  
Prototipo noire et jaune N°5 par  
SCHOKING, échelle 1/20e, avec clef et  
boîte. Jouet fabriqué en Italie.  
50 / 80 €



51  
Ferrari 430 GT  
Scuderia  
Ecosse, voiture  
radiocommandée à  
moteur thermique.  
Neuf en boîte.  
150 / 200 €



52  
Ferrari F430 GT  
radiocommandée à moteur thermique par  
KYOSHO. Echelle 1/8e.  
Excellent état en boîte  
200 / 300 €



53  
Ferrari 575 GTC  
voiture radiocommandée à moteur  
thermique de type GXR15.  
Neuf en boîte. Série FW-05T  
150 / 200 €



54  
Ferrari F40  
rouge échelle 1/12e par KYOSHO.  
Jouet neuf en boîte et surboîte  
200 / 300 €



55  
Ferrari FXX,  
voiture radiocommandée à moteur  
thermique par KYOSHO.  
Neuf en boîte  
150 / 200 €





56  
Ferraro 250 GTO  
en cristal signée DAUM FRANCE,  
échelle 1/8e, avec sa boîte.  
Dim : 31 cm env.

100 / 150 €



57  
Ferrari Testarossa  
en cristal par CLAUDE NICOLAS  
COLLECTION CRISTAL, échelle 1/14e.  
Neuf en boîte et coffret

100 / 150 €

58  
Sculpture  
en bois figurant une Formule 1 Ferrari de  
1990 d'Alain Prost. Sculpture signée et  
numérotée N° 4.  
Neuf en boîte bois.

50 / 100 €



59  
Ferrari 330  
réalisée en bois

50 / 80 €



58



60  
Lot de deux Ferrari  
en étain, une 250 GTO échelle 1/12e et  
une 288 GTO échelle 1/8e

50 / 100 €



60

61



61  
Ferrari 312 T2 1977 n°11  
en résine peinte couleur Or par Michele  
CONTI. Edition limitée sur socle bois  
N°50/250, échelle 1/43

300 / 500 €



62  
Ferrari 333SP,  
Série IMSA de 1995, N°0650,  
sur socle en verre soufflé bleu et  
dans son écrin

200 / 300 €



62





63  
Ferrari Modulo Pininfarina  
bleue N° 65 filoguidée par ELLEGI,  
Très bon état en boîte.

100 / 150 €



64  
Ferrari Modulo Pininfarina  
blanche N° 65 filoguidée par ELLEGI,  
Très bon état sans boîte.

80 / 120 €



65  
Ferrari F1  
à moteur thermique.  
95x50cm, accidents et décolorations

100 / 200 €



66  
Ferrari F40,  
N°077, série Giallo, échelle  
1/18e par AZUR MODELS.  
Neuf en coffret bois

50 / 80 €

67  
Ferrari 360 Modena  
à moteur thermique.  
Bon état

80 / 120 €



68  
Ferrari Formule 1  
à l'échelle 1/8e représentant la  
Ferrari N°3 de Michael Schumacher .  
Fabrication allemande.  
Neuf en carton

50 / 100 €

69  
Ferrari 512P  
Rouge N° 65, par ELLEGI,  
Très bon état

50 / 80 €  
(lot non reproduit)



70  
Ferrari 330 P4  
échelle 1/18e à moteur thermique  
(GS 11X) radiocommandée par  
KYOSHO.  
Jouet neuf en boîte.

200 / 300 €

71  
Ferrari 250 GTO  
échelle 1/18e à moteur  
thermique (GS 11X)  
radiocommandée par  
KYOSHO.  
Jouet neuf en boîte.

200 / 300 €



72  
Ferrari Formule 1 Telebolide  
avec telecommande electromecanique par câble par EXICO.  
Neuf en boîte sous blister de protection

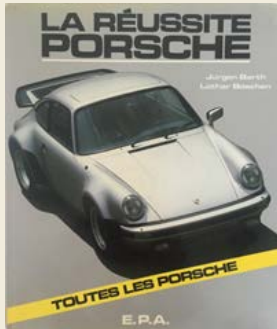
100 / 200 €



70

71





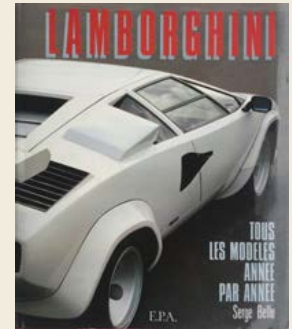
73  
Livre  
*La Réussite Porsche* par Jürgen Barth et Lothar Boschen. Editions E.P.A. 1981.  
Accidents sur jaquette.  
50 / 80 €



74  
Lot comprenant deux livres.  
*Trajectoire* par Jacques Laffite Ed. Solar 1978 avec envoi de l'auteur. *Ma vie à 300 km/h* par Juan Manuel Fangio Ed. Plan 1961, Jaquette accidentée  
50 / 80 €



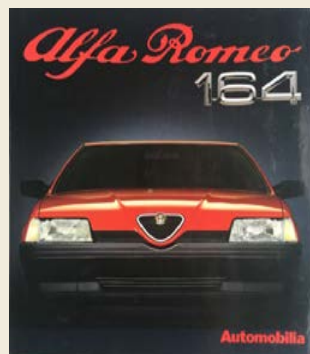
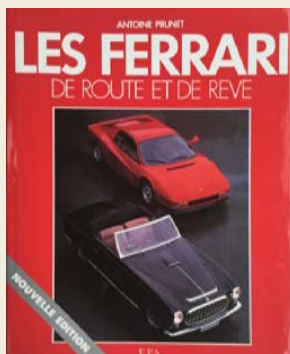
75  
Neuf livres  
en rapport avec la compétition automobile par les Éditions Marabout  
50 / 80 €



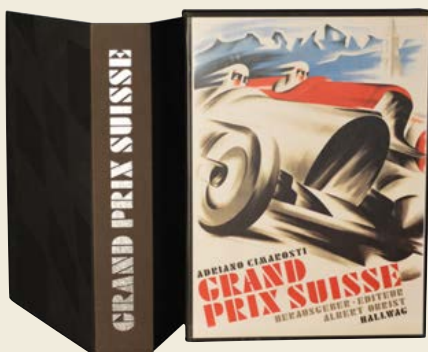
76  
Livre  
*Lamborghini* par Serge Bellu 1987 tous les modèles année par année. Editions E.P.A. 1987  
50 / 80 €



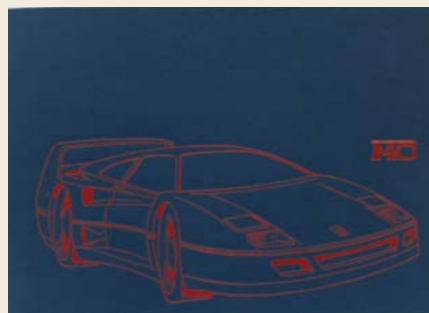
77  
Livre  
*Alfa Romeo* en deux volumes sous emboîtement. Catalogue raisonné de la marque de 1910 à 1982. Edition Automobilia.  
100 / 150 €



78  
Lot comprenant 3 livres,  
*Les Ferrari de route et de rêve* par Antoine Prunet. Ed. E.P.A. 1986.  
*Alfa Romeo 164* Ed. Automobilia 1987  
*Joie de l'Automobile* Ed. Hachette 1970  
50 / 80 €



79  
Le Grand Prix de Suisse,  
par Adriano Cimaroti, sous emboîtement  
100 / 150 €



80  
Catalogue  
*Ferrari lancement de la F 40*  
50 / 100 €



81  
Livre  
*L'Histoire illustrée du Grand Prix de Suisse (1934-1954)*, par René Häfeli  
80 / 120 €



82



82



82



83



84



85



86



87

82  
Collection  
de la revue *Auto Sprint* en 16 volumes dont  
15 reliés toile avec pièce de titre, de 1962 à  
1970. Dos insolés  
1 000 / 1 500 €

83  
Collection complète de la revue  
*Auto Course*  
en 9 volumes reliés toile verte avec pièce de  
titre, de 1951 à 1959. Dos insolés  
800 / 1 200 €

84  
Lot de 4 livres Ferrari  
*Catalogue raisonné 1946-1989*. Golden  
Edition. Automobilia Et lot de 3 Livres  
comprenant deux éditions de *Ferrariissime*  
par Brian Laban. Ed. Atlas. Livres neufs et  
Livre *Ferrari la passion*. Ed. Atlas. Livre neuf  
100 / 150 €

85  
Lot de 5 livres  
comprenant *Toutes les Victoires F1 en  
championnat du monde*. Ed. Connivence  
et *Spe. et Ferrari les monoplaces de grand  
prix* par Alan Henry. Ed. Autocourse et *La  
competition Automobile* par Jean Fondin.  
Ed; Denoël Avec un livre *Ferrari* par Sylvain  
Reisser et Dominique Fontenat. Ed. E.P.A Et  
un livre *Ferrari F40* par Heike K.Foltys. Ed.  
Massin  
60 / 80 €

86  
Lot de 9 Livres en anglais  
*The Ferrari* - Revised Edition by Hans Tanner.  
Etat d'usage. Livre *Ferrari* by Hans Tanner  
and Doug Nye, Ed. Sixth Livre et *The Classic  
Ferrari* by Godfrey Eaton  
Livres comprenant *Ferrari Forty Years On  
The Road* by Stanley Nowak et *Ferraris for  
the road, The Survivors Series* by Henry  
Rasmussen  
Livres Ed; Osprey AutoHistory: *Ferrari Dino  
206 GT 246 GT & GTS* by Ian Webb. *Ferrari  
275 GTB & GTS* by Ian Webb. *Ferrari 250  
GTO 1962-64 competition Berlinetta* by  
David Clarke. *Ferrari Berlinetta Boxer 365 &  
512 Series* by Mel Nichols.  
150 / 200 €

87  
lot de 7 livres  
de la collection *Ferrari - Cavalleria*  
comprenant *Ferrari 512 S&M, 312 P/B, 250  
Testa Rossa, P3/412 P, 333 SP, 250 GTO,  
250 GT SWB*. Parfait état  
200 / 300 €

88  
Courier  
sur papier Esso Standard comprenant 3  
photos de Jim Clark/ w  
20 / 40 €  
(lot non reproduit)

89  
Livre Hispano Suiza  
*The Legendary* par Johnnie Green - en  
Anglais - publié par Dalton Watson en 1977  
- 236 pages  
50 / 100 €  
(lot non reproduit)





90

90  
Classeur sous emboitage  
repreant une collection  
de timbres à l'effigie de la  
marque Ferrari. Certificat  
d'authenticité. Parfait état.

50 / 80 €



92

91  
Lot de 2 catalogues  
relatifs à l'automobile:  
-Un sur la marque Renault  
-Un sur la Fiat 519

20 / 40 €



91

92  
Catalogue Ferrari  
250 Europa, 500  
Mondial et 750  
Monza  
Noir

600 / 900 €



94



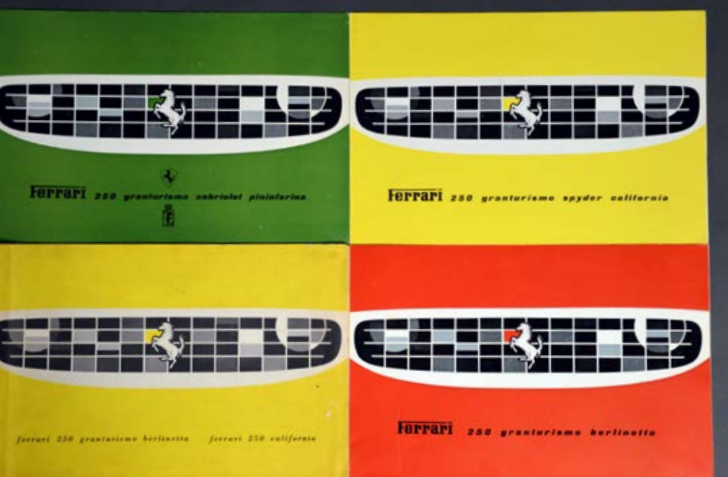
93

93  
Catalogue Ferrari  
250 Granturismo  
Noir

500 / 700 €

94  
Lot de 3 catalogues  
divers relatifs à la  
marque "MatFord"

30 / 50 €



95  
Catalogue Ferrari  
250 Granturismo Cabriolet  
Pininfarina  
Vert

300 / 400 €

96  
Catalogue Ferrari  
250 Granturismo  
Spyder California  
Jaune - MD215

300 / 400 €

97  
Catalogue Ferrari  
250 Granturismo Berlinetta et  
Ferrari 250 California  
Jaune - MD193

400 / 600 €

98  
Catalogue Ferrari  
250 Granturismo  
Berlinetta  
Rouge - MD207

300 / 400 €



99  
Lot de 4 calendriers  
comprenant un calendrier NARDI  
TORINO de 1990, un calendrier  
FERRARI L'IDEA de 1991, un calendrier  
HOMMAGE A FERRARI de 1993 et un  
calendrier LA COLLECTION DU MAS DU  
CLOS de 1994.  
Excellent état

80 / 120 €



99



100

100  
Catalogue  
Ferrari Mondial 3,2 L  
40 / 60 €

101  
Lot de documents  
Hispano-Suiza ainsi  
qu'un autocollant  
d'époque  
40 / 80 €

101

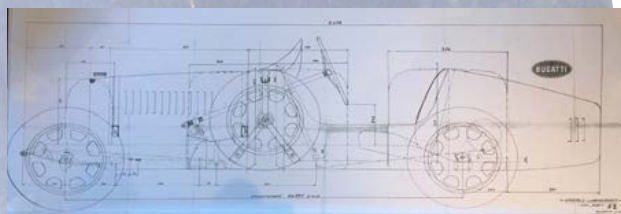


102  
Lot de catalogues  
Ferrari Pozzi présentant la gamme. On  
joint 4 petites plaques émaillées Ferrari.  
50 / 80 €  
(lot non reproduit)

103  
Reproduction  
sur papier du bleu d'usine  
détaillant le plan d'ensemble de  
la Baby Bugatti type 52  
Format: 80 x 195 cm

150 / 200 €

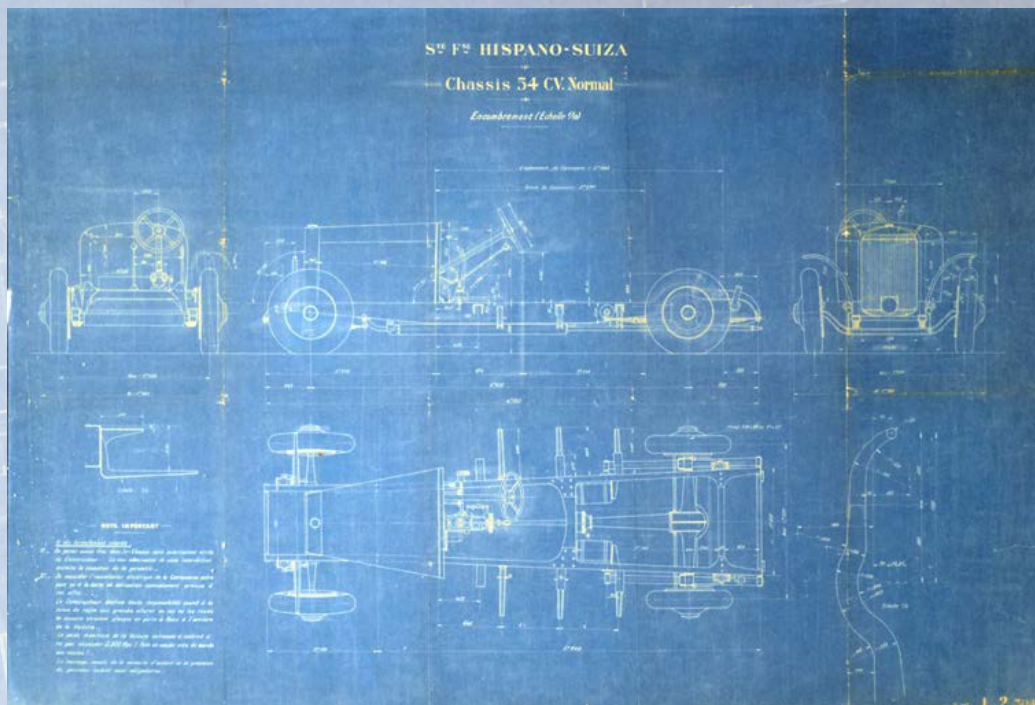
103



104  
Société Hispano-Suiza,  
schéma technique du chassis  
de la 54 CV,  
sur papier bleu, sous verre  
400 / 600 €

105  
Catalogue  
Autodromo di Monza  
On joint une correspondance  
d'Enzo Ferrari et une lettre de  
la marque Ford  
80 / 100 €  
(lot non reproduit)

104







106

106  
Photo publicitaire  
encadrée de la JAGUAR TYPE E pour  
décoration des concessions Jaguar.  
(106 x 67 cm)  
On joint le tirage photo argentique  
100 / 150 €

107  
Lot de photos et dessins  
comprenant 4 photos et 3 dessins  
sous verre représentant différents  
modèles ALFA ROMEO et destinées  
aux concessions Alfa.  
(un verre cassé)  
50 / 80 €



107

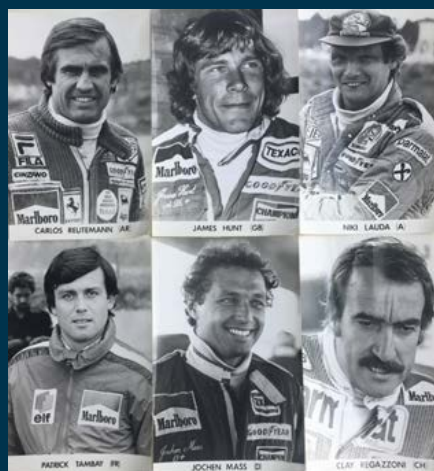




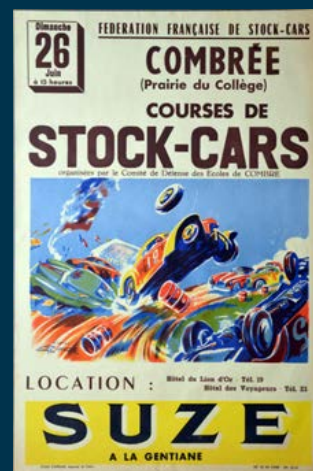
108



109



110



111

108  
Lot de trois affiches encadrées.  
Deux du Tour Auto de 1997 et 2001  
en parfait état et Affiche du 1er  
Festival Ferrari Maserati à Magny-  
Cours en 2001,  
Édition limitée N°933/1000.  
(52 x 72 cm)

80 / 120 €

109  
Affiche originale  
Grand Prix de Monaco 1971  
(40 x 60 cm) (bon état)

80 / 120 €

110  
Lot comprenant 6 photos  
de pilotes de Formule 1 dont Niki  
Lauda dédiée, James Hunt  
dédiée et Clay Regazzoni  
dédiée, Carlos Reutemann,  
Patrick Tambay, Jochen Mass.

50 / 80 €

111  
Affiche originale  
course de stock cars à  
Combrée par Géo Ham  
(40 x 60 cm) (très bon état)

80 / 120 €



112  
Affiche originale  
Grand Prix de Monaco 1968  
(40 x 60 cm) (très bon état)

80 / 120 €



113  
Affiche "Golden Years"  
par BENOIT DELIEGE, tirage limité,  
N°047/250

20 / 40 €



114  
Rare Diplôme  
offert par Peugeot en 1921 à Mr Raymond  
Cochain propriétaire d'une bicyclette  
achetée en 1907  
(43 x 56 cm) (très bon état)

60 / 80 €





115

115  
Affiche originale  
Grand Prix de Monaco 1963 entoilée  
40 x 60 cm - très bon état  
200 / 250 €



116

116  
Affiche originale  
Victoire Porsche 936 aux 24h du Mans 1977  
Version française  
68 x 98 cm - bon état  
50 / 80 €



117

117  
Affiche originale  
Essais des 24h du Mans 1971  
40 x 60 cm - bon état, pliée  
40 / 60 €

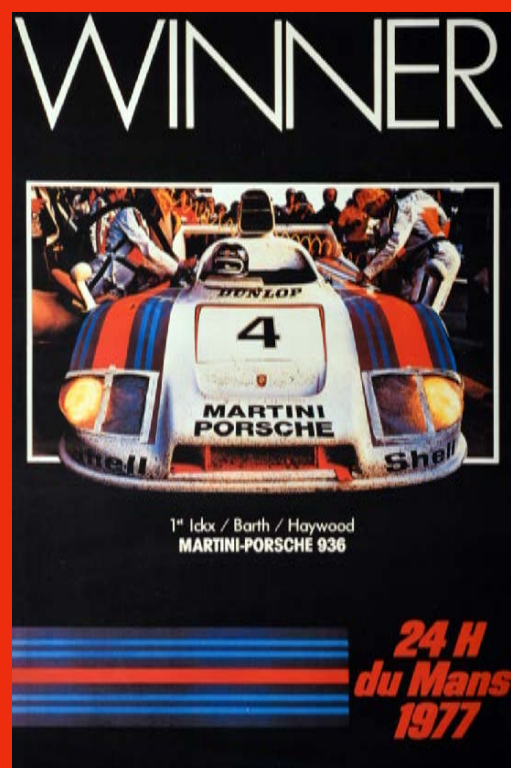
118  
Affiche originale  
Coupe de l'âge d'or Le mans 1971  
60 x 80 cm - bon état  
40 / 60 €

119  
Affiche repro  
Victoire Porsche 936 aux 24h du Mans 1977  
Version anglaise  
(50 x 66 cm) (très bon état)  
30 / 50 €

120  
Affiche originale  
Essais des 24h du Mans 1965  
40 x 60 cm - très bon état  
60 / 80 €



118



119



120





121

121  
Affiche originale

Victoire Porsche 962 aux 24h du Mans 1987  
75 x 100 cm - bon état

50 / 80 €



122

122  
Affiche originale

24h du Mans 1960  
40 x 60 cm - bon état

100 / 150 €

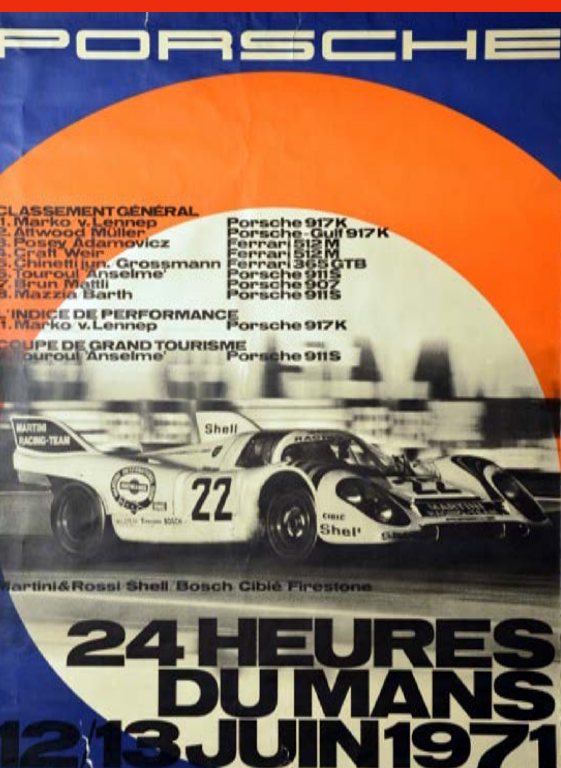


123

123  
Affiche originale

24h du Mans 1963  
40 x 60 cm - très bon état

150 / 200 €

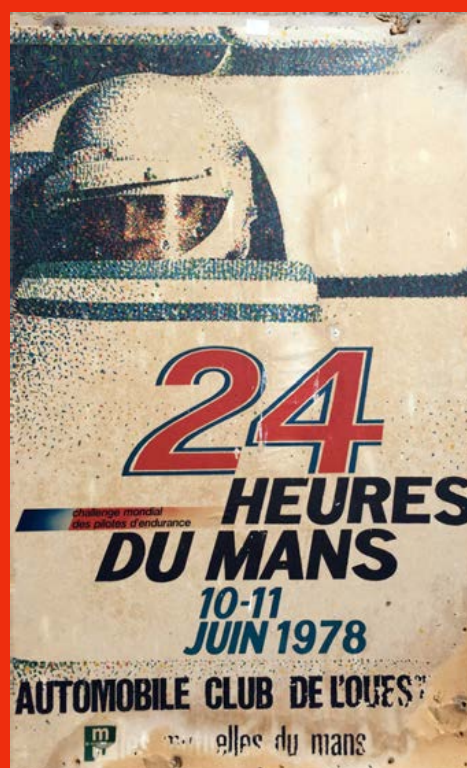


124

124  
Affiche originale

Victoire Porsche 917 aux 24h du Mans 1971  
76 x 102 cm - bon état malgré quelques déchirures

200 / 250 €



125

125  
Affiche  
24H DU MANS 1978  
Imp. Commercial, Illustration Lardrot  
40 x 60 cm - collée sur carton, tâches, déchirures et manques.

30 / 50 €

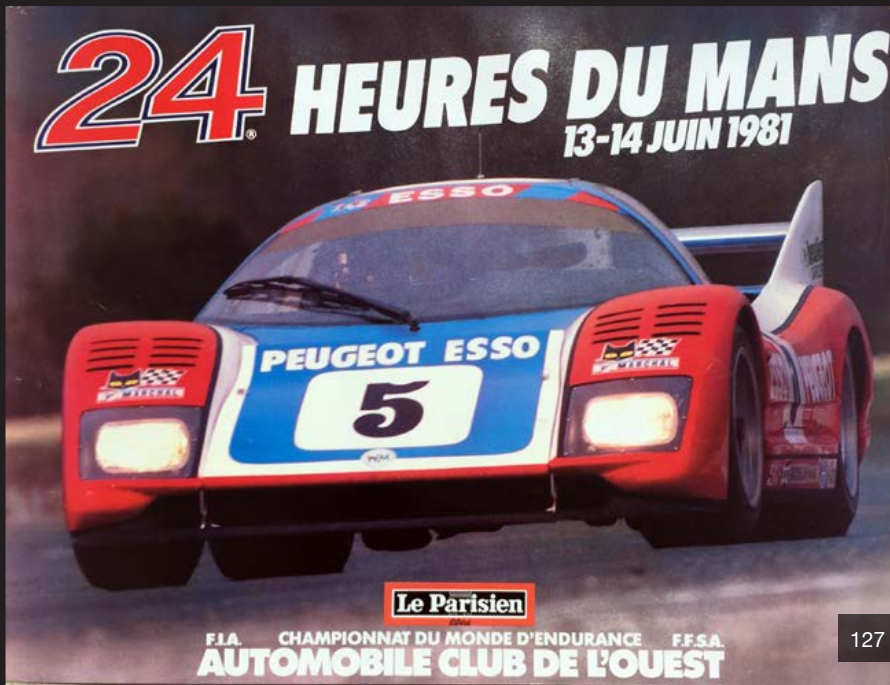


126

126  
Affiche originale  
Grand Prix de Monaco 1964  
40 x 60 cm - très bon état

80 / 120 €





127  
Affiche  
24H DU MANS 1981  
53 X 38 cm.  
40 / 60 €

128  
Affiche par Géo Ham  
24h du Mans 1954  
dédicacée par  
Maurice Trintignant  
70 x 100 cm  
très bon état  
80 / 120 €

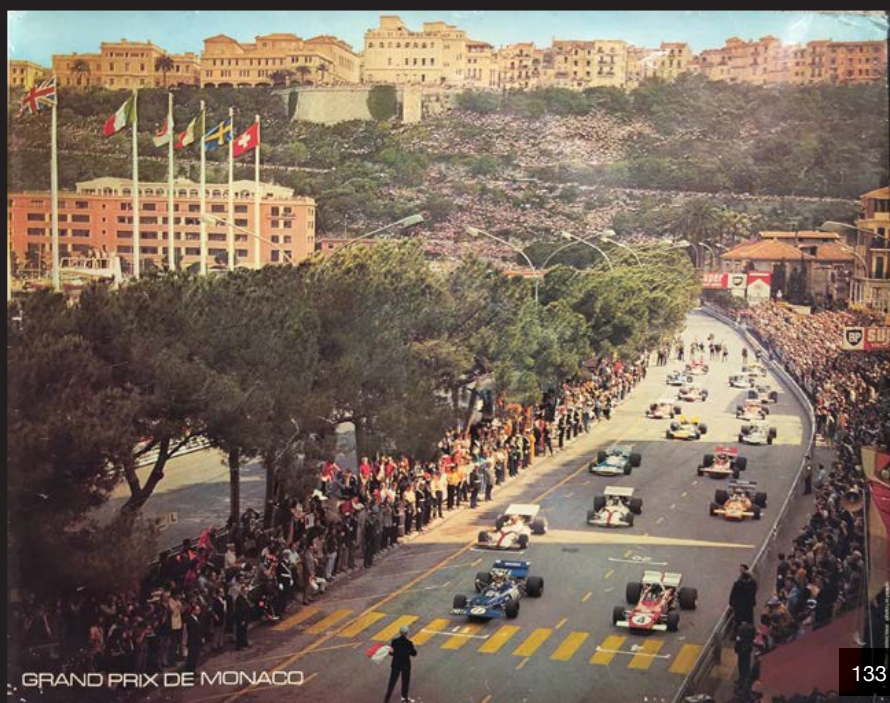
129  
Affiche  
24H DU MANS 1972  
Imp. Le pilier Vert,  
Illustration Jacquelin  
38 X 51 cm - exemplaire  
numérotée 464.  
Etat neuf  
50 / 80 €



130  
Affiche  
24H DU MANS 1974  
» Imp. Le pilier Vert,  
Illustration Jacquelin  
40 X 60 cm - pliures.  
40 / 60 €

131  
Affiche  
24H DU MANS 1968  
Imp. Oberthur, Ph.  
Delourmel.  
40 X 60 cm - collée  
sur carton, tâches et  
déchirures.  
40 / 60 €

132  
Affiche  
24H DU MANS  
1980 Imp. Lalende  
Courbet, Illustration  
Pascarel  
53 X 38 cm.  
40 / 60 €



133  
Poster  
de la grille du départ  
du « GRAND PRIX  
DE MONACO 1971  
», photo Jm Ploton,  
édition Ramel  
65 X 50 cm  
50 / 80 €

134  
Poster  
Départ du  
« GRAND PRIX DE  
MONACO 1970 »  
Pilote Jo Siffert  
photo Jm Ploton,  
édition Ramel  
50 / 80 €

135  
Affiche  
24H DU MANS 1965  
Imp. Oberthur, Ph.  
Delourmel.  
40 X 60 cm - collée  
sur carton, tâches et  
déchirures.  
40 / 60 €

136  
Affiche  
24H DU MANS 1964  
Imp. Thivillier  
38 X 58 cm -  
collée sur carton,  
tâches et déchirures.  
40 / 60 €

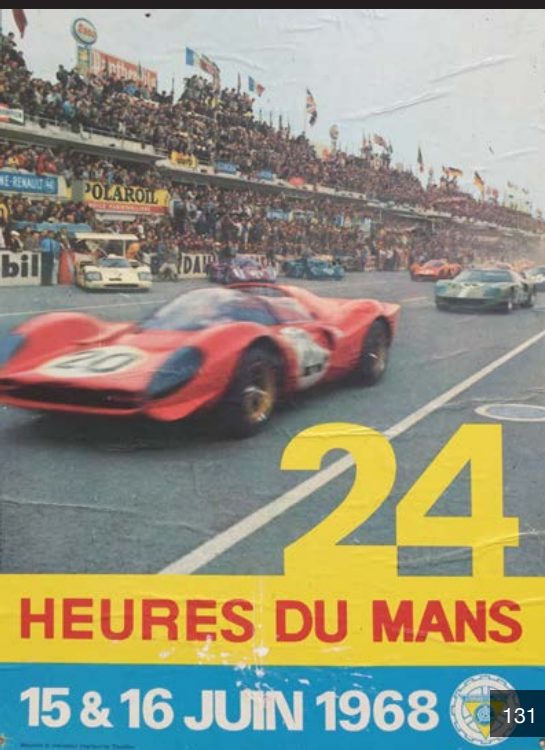




128



129



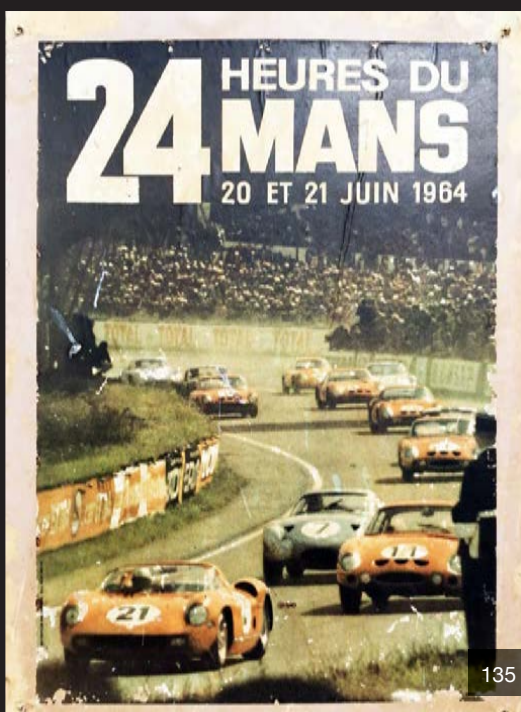
131



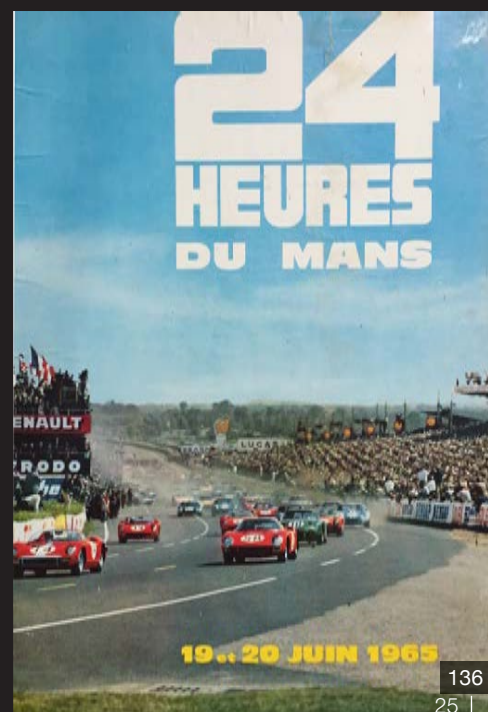
132



134



135



136





137



138



139

### 137 Lithographie

par François Bruère représentant  
une Ferrari au Mans, signée en  
bas à droite.

Format 40 x 30 cm sous verre.

40 / 60 €

### 139 Gouache

pour la marque ESSO

Format 44 x 64 cm

50 / 100 €

### 138 Ferrari 500 F2

Pastel signé en bas à  
droite, numéroté XXXIII,  
on y joint cinq affiches

100 / 150 €



### 140 Peinture

Porsche 911 pop art exemplaire  
unique certificat d'authenticité  
année d'édition: 2014 photographie  
à l'encre automobile sur aluminium  
prise de vue réalisée le 4 juillet  
2014 lors des courses du Mans  
Classic un châssis bois au dos de  
18 mm permet la mise en place à  
bord arasant d'un cadre dit "caisse  
américaine" en aluminium, avec  
attache métallique  
100 x 100 cm

1 000 / 2 000 €





141

**141**  
**Peinture**

Mercedes 300 SL numéro 3 sur 7  
exemplaires certificat d'authenticité  
année d'édition: 2014 prise de vue  
réalisée à la Garden party Pund de  
Cassel 1° Mai 2012  
photographie imprimée sur  
aluminium avec cadre bois au dos  
de 18mm, attache métallique  
80 x 80 cm

800 / 1 200 €

**142**  
**Lithographie**

Emblème Ferrari par  
DEXTER BROWN,  
édition limitée  
N°322/750.  
Signée. en bas à droite  
Format 48 x 46 cm.

80 / 120 €



142





143  
Lithographie

représentant la Formule 1 N°1 d'Alain Prost par ROYER.  
signé en bas à droite  
Dim. 72 x 80 cm.

50 / 80 €



144  
Lithographie

"Anniversaire de Jean Alesi en 1995" par GERALD COULSON,  
signée en bas à droite. Edition limitée N°387/500  
Dim : 70 x 40 cm env.

50 / 80 €



145  
Lithographie

Ferrari Formule 1 type 126CK N°27 de Gilles Villeneuve par  
MICHEL RAIMON, signée en bas à droite. Edition limitée  
N°10/75e

Dim. 56 x 76 cm. Sous cadre. Taches et rousseurs

100 / 150 €



146  
Lithographie

"italian farewell" par GAVIN MCLEOD, 1982, Gilles Villeneuve et  
Didier Pironi, signée en bas à droite, Edition limitée N°267/600,  
Dim : 60 x 83 cm env.

80 / 120 €



147



148



147  
Lithographie  
de Nigel Mansell par  
YVAN BERRYMAN,  
Edition limitée N°13/500.  
40 / 60 €

148  
Lithographie  
de Ferrari F40,  
Signée en bas à gauche,  
Edition limitée N°276/500  
50 / 80 €



149

149  
Lithographie  
représentant une Ferrari  
250 GT SWB signée  
DANIELLE DESSART en  
bas à droite  
200 / 300 €



150  
Plaque Rallye  
du Pétrole.  
Concurrent N° 102.  
Circa 1950  
120 / 150

150



151



152



153



154

151  
Plaque Rallye  
des Villes D'eaux d'Auvergne.  
Concurrent N° 25. Circa 1950  
120 / 150 €

152  
Plaque Rallye  
des Chateaux illuminés.  
Concurrent N° 56. 1954  
120 / 150 €

153  
Plaque Rallye  
International de Bordeaux.  
Concurrent N° 104. Circa 1960  
120 / 150 €

154  
Plaque Rallye  
Soleil Cannes.  
Concurrent N° 502. Circa 1950  
120 / 150 €





155



155  
Lot de 4 matrices  
d'imprimerie  
pour la marque ALFA  
ROMEO.  
Modèles Giulia SS,  
Montreal, Giulia Sprint,  
Sprint GT  
50 / 80 €



156

156  
Plaque  
du Rallye Lyon  
Charbonnières  
30 / 50 €



157

157  
Badge  
de calandre  
automobile LATIL  
50 / 100 €



158



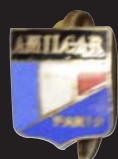
158  
Lot  
de six plaques  
de Clubs Ferrari  
200 / 300 €



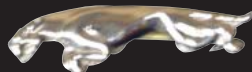
159  
Emblème de la marque  
FERRARI,  
cheval cabré ou Cavalino  
Rampante en fibre de  
polyester noire.  
H: 120 cm env.  
100 / 200 €



159



160



160  
Épinglettes  
Lot de 10 épinglettes  
comprenant les marques  
suivantes: AUTO UNION,  
LATO, BERLIET, JAGUAR,  
MERCEDES, ALFA ROMEO,  
AMILCAR, BUGATTI....  
100 / 200 €



161

161  
Badge  
automobile RENE BONNET  
État neuf  
50 / 100 €





162

162  
Plaque publicitaire  
en plexi pour la marque GOODYEAR,  
imprimée recto/verso,  
Dim. : 51 x 127 cm. Etat d'usage

50 / 80 €



163

163  
Enseigne carburant AGIP  
pour FERRARI représentant la Formule  
1 N° 1 d'Alain Prost en 1990. Panneau  
en fibre de verre.  
Dim : 160 x 300 cm env.

300 / 500 €



164  
Aileron de Formule 1  
de l'écurie Prost Grand Prix,  
pour monoplaces AP04 de 2001

800 / 1 000 €



165

165  
Lot comprenant  
un porte papier, un cendrier  
et un cadre Ferrari.  
Excellent état

80 / 120 €



167



166

166  
Drapeau rectangulaire  
du Touring Club de France, datant des  
années 50  
Dim. 165 x 125 cm

50 / 80 €

167  
Enseigne  
lumineuse représentant l'emblème  
Ferrari

200 / 300 €









179



181



180



182



183

179  
Bouteille magnum de parfum  
Ferrari Black  
Edition d'une contenance de 1650ml  
avec son présentoir de boutique.  
Bouchon plastique fendu. Bouteille neuve.

300 / 500 €

180  
Lot de pièces détachées Ferrari  
comprenant deux papillons de  
roues, une poignée de coffre, un  
écusson de cendrier, et deux logos  
de carrosserie.  
Etat d'usage.

100 / 200 €

181  
Plaque  
en argent représentant la  
Ferrari F40 Exemplaire limité  
N°20/500 signé Michele  
CONTI.  
Etat d'usage dans son écrin et  
certificat d'authenticité.

100 / 150 €

182  
Poste de radio  
Citroën DS23 Pallas

50 / 100 €

183  
Lampe de bureau  
évoquant un retroviseur de  
Ferrari Testarossa.  
Ensemble à électrifier.

50 / 80 €

184  
Coffret de 3 bouteilles  
de vin "LE PETOULET"  
coffret dédié par  
MAURICE TRINTIGANT  
1978, on joint un coffret  
vide

100 / 200 €



184

185  
Mascotte automobile  
«Enfant forgeron»  
Sujet en bronze  
à patine brune.  
Attribué à Kley  
H. : 9,5 cm  
accident au  
bras droit/  
point de colle

100 / 150 €



185



186

186  
Mascotte automobile  
" Wolseley "  
Bon état

50 / 100 €



179



187  
Set de deux valises et un porte-costume  
de marque Schedoni pour Ferrari F40 en cuir,  
état neuf

1 000 / 2 000 €



188  
Bagage  
de marque Schedoni pour  
Ferrari 288 GTO en cuir,  
état neuf

500 / 800 €



189  
Set de deux valises  
de marque Schedoni pour Ferrari BB 512 i en cuir,  
état neuf

1 000 / 2 000 €







190  
Set de trois valises  
de marque Schedoni et un porte-  
costume pour Ferrari 412 en cuir,  
état neuf

800 / 1 200 €



191  
Set de trois valises  
de marque Schedoni pour Ferrari 328 en cuir, état neuf  
600 / 900 €







192 Set de trois valises et un vanity  
de marque Schedoni pour Ferrari 308 en cuir  
état d'usage  
500 / 800 €



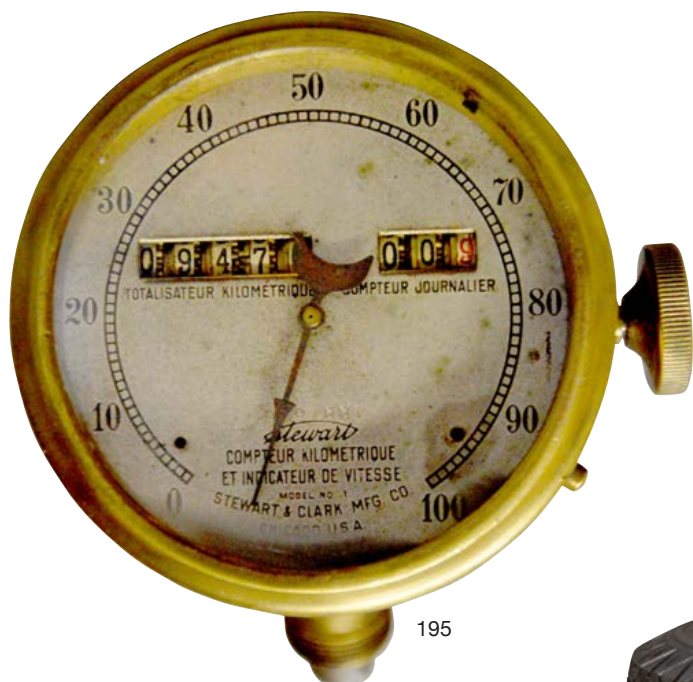
193  
Une malle arrière  
pour Hispano-Suiza 12 cylindres  
carrosserie Kellner,

On joint un dessin de profil de  
la voiture sur laquelle elle était  
montée et le contrat Kellner.  
300 / 400 €



194  
Bidon d'huile BUGATTI,  
version Course et Sport  
On joint  
une correspondance d'Ettore Bugatti  
800 / 1 200 €





195

195  
Compteur ancêtre  
automobile  
de marque STEWART  
gradué jusqu'  100 Km/h  
250 / 350  

196  
4 roues fils  
de marque Hispano-Suiza,  
sans cache moyeu  
800 / 1 000  



196

197  
Jeu de 3 jantes  
de marque O.Z. Racing pour Ferrari F40  
avec pneus slick de marque Goodyear -  tat  
d'usage.  
On y joint une jante supplémentaire de marque  
O.Z. Racing avec monte différente  
(diam : 47 cm, larg : 38 cm)

1 000 / 2 000  



197



198  
Jeu de 4 jantes  
de marque O.Z. Racing  
pour Ferrari F40 avec pneus  
pluie de marque Goodyear,  
état d'usage

2 000 / 4 000 €



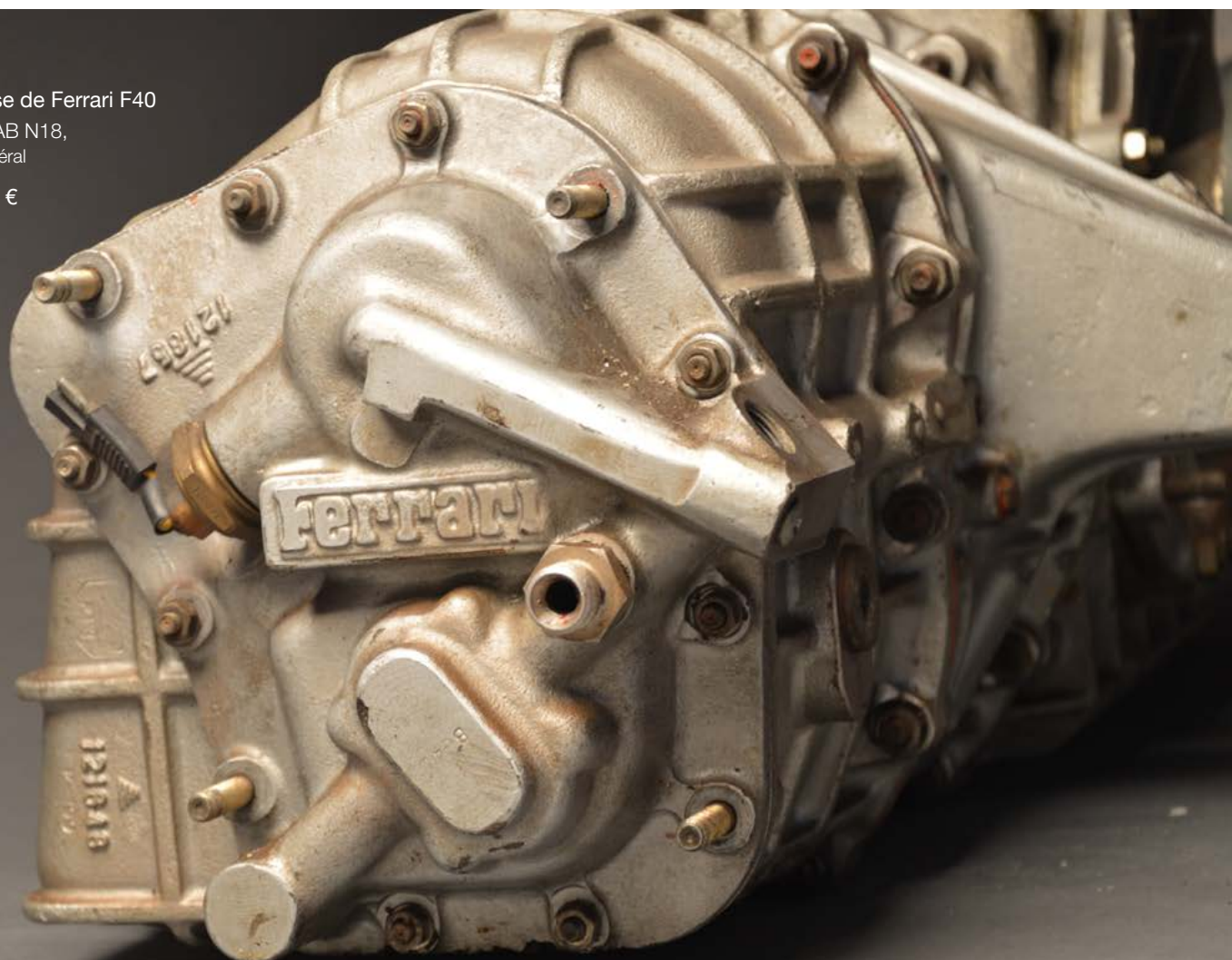
199  
Marque Dino  
Moteur V6 2L et sa boîte de vitesses.  
Moteur N°135B0003733

1 000 / 2 000 €



200  
Boîte de vitesse de Ferrari F40  
référence F120AB N18,  
excellent état général

5 000 / 10 000 €





201  
Volant F40  
de marque MOMO avec sa boîte.  
Parfait état.

On joint  
un volant MOMO à trois branche.  
État d'usage.

300 / 400 €



201

202  
Volant Ferrari F1  
de marque MOMO. Volant sous  
boîte en plexiglass avec certificat  
d'authenticité.  
Parfait état.

200 / 300 €



202

203  
Volant Ferrari F1  
de marque MOMO sous verre avec  
cadre de bois, Etiquette MOMO N°005.  
Parfait état.

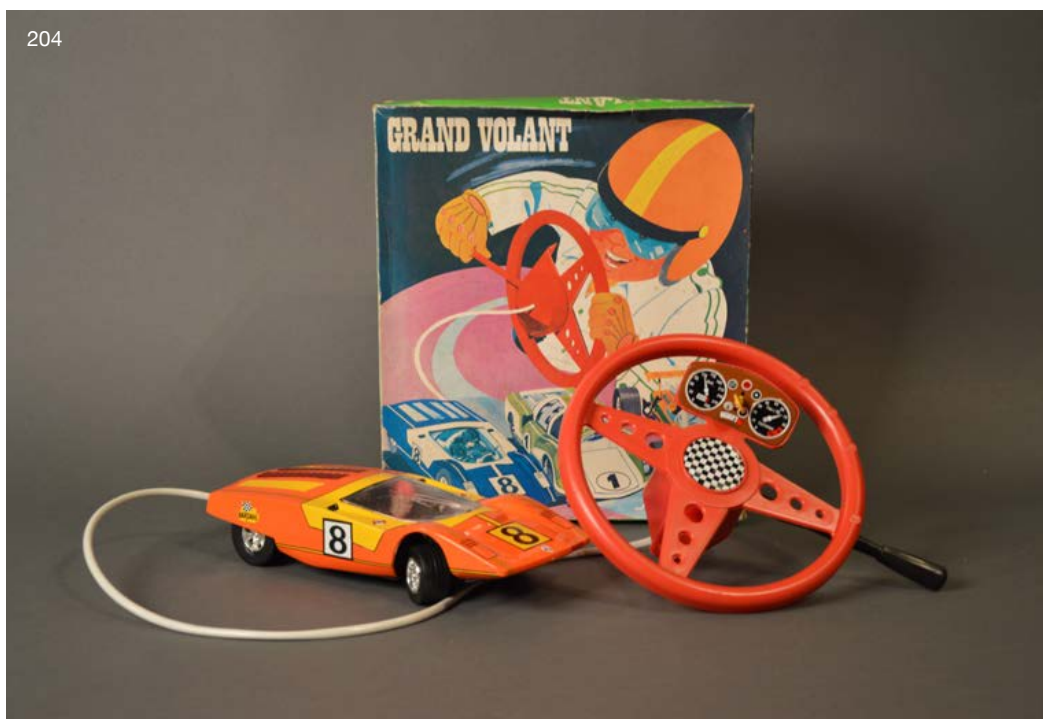
200 / 300 €



203

204  
Grand volant Ferrari  
par JOUSTRA . Voiture  
orange portant le N°8  
filoguidée. Ref 2907.  
Neuf en boîte

50 / 80 €



204

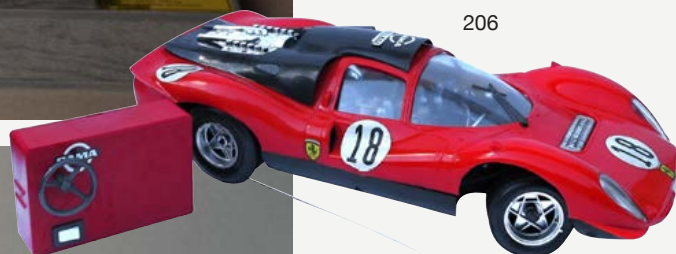




205

205  
Ferrari 250 GTO,  
échelle 1/12e, par REVELL  
Jouet en métal avec sa  
boîte. Modèle de couleur  
verte portant le N° 47.  
Excellent état

200 / 300 €



206

206  
Ferrari 312 P LUSSO  
par ELLEGI  
radiocommandée  
Neuf en boîte

80 / 100 €



207

207  
Lot de 3 Ferrari  
Formule 1 échelle 1/43e  
par LA STORIA the Official  
Ferrari Formula One  
Collection. Comprenant :  
Ferrari 156 de Phil Hill,  
Ferrari 625 de Maurice  
Trintignant, et Ferrari 312 T  
de Clay Regazzoni

80 / 120 €



209

208  
Lot  
de 4 porte-clefs  
automobiles  
FERRARI

80 / 120 €  
(lot non reproduit)

209  
Ferrari F1 312T2  
de Niki Lauda N°11 par  
TOSCHI, échelle 1/6e.  
Avec boîte en polystyrène  
d'origine.  
Jouet en parfait état

500 / 800 €



210  
Ferrari 500 F2

bleue victorieuse au grand prix de Buenos Aires en 1954 aux mains de Maurice Trintignant par AZUR MODELS. Série limitée, N°077/324 ex avec dédicace du pilote. Echelle 1/18. Neuf dans son coffret bois.

200 / 300 €



211  
Ferrari 312T2 formule 1

portant le N°1 échelle 1/14e par BURAGO. Voiture en métal. Neuf en boîte.

50 / 80 €



212  
Lot de 9 voitures

miniatures 1/43 ème marque Pilen comprenant: Ferrari 512, de Tomaso Mangusta, Chevrolet Astro, Ferrari P5, Maserati Ghibli, Mercedes C 111, Porsche Carrera 6, de Tomaso Mangusta Chrome, Ford Mark 2.

100 / 150 €

(lot non reproduit)

213  
Ferrari 250 LM

par EXICO 1/12ème radiocommandée Sans boîte

300 / 400 €



214  
Ferrari 250 GT

California par BRIANZA rouge en vitrine plexi sur support bois neuf

700 / 1 000 €







215

215

215  
Lot de 2  
Ferrari 312 T et 312 T4  
en matière zamac par EXOTO  
GRAND PRIX CLASSICS.  
Echelle 1/18e. Edition limitée à  
2000 exemplaires.  
Jouet neuf en boîte.

1 000 / 1 500 €

216  
Ferrari 641/2  
Formule 1 N° 1 d'Alain Prost  
en 1990, par EXOTO GRAND  
PRIX CLASSICS.  
Echelle 1/18e.  
Jouet neuf en boîte.

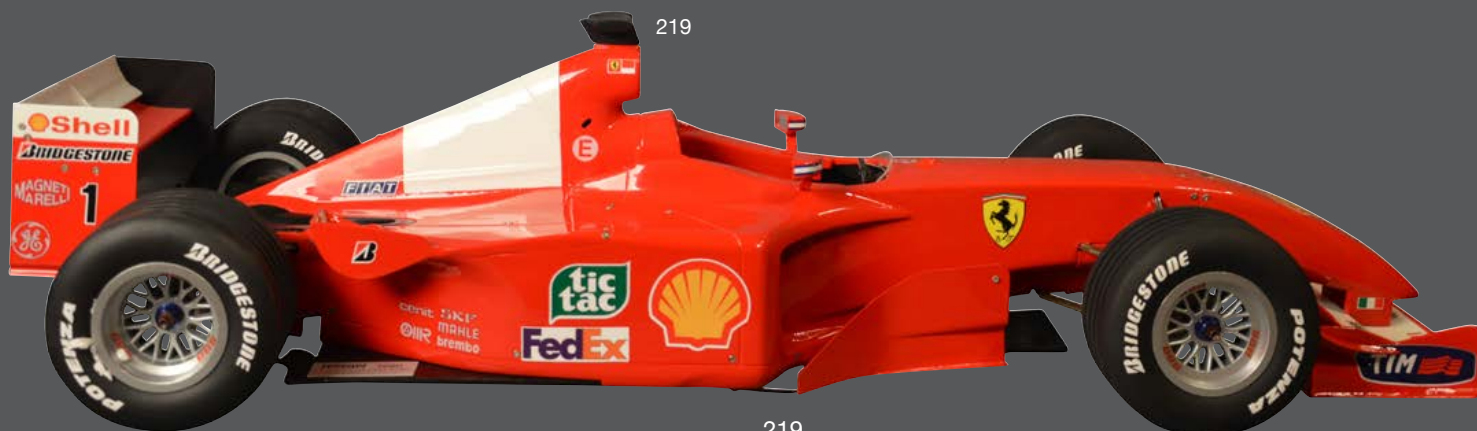
600 / 1 000 €

217  
Ferrari 641/2,  
Formule 1 N°2 de Nigel  
Mansell 1990, par EXOTO  
GRAND PRIX CLASSICS.  
Echelle 1/18e.  
Jouet neuf en boîte.

600 / 1 000 €

218  
Ferrari 250P  
Bandini-Scarfiotti N° 21, vainqueur  
du Mans 1963 par RETROTOYS.  
Echelle 1/12e, édition limitée,  
exemplaire N°95 sur 500.  
Jouet en kit neuf en boîte à monter.

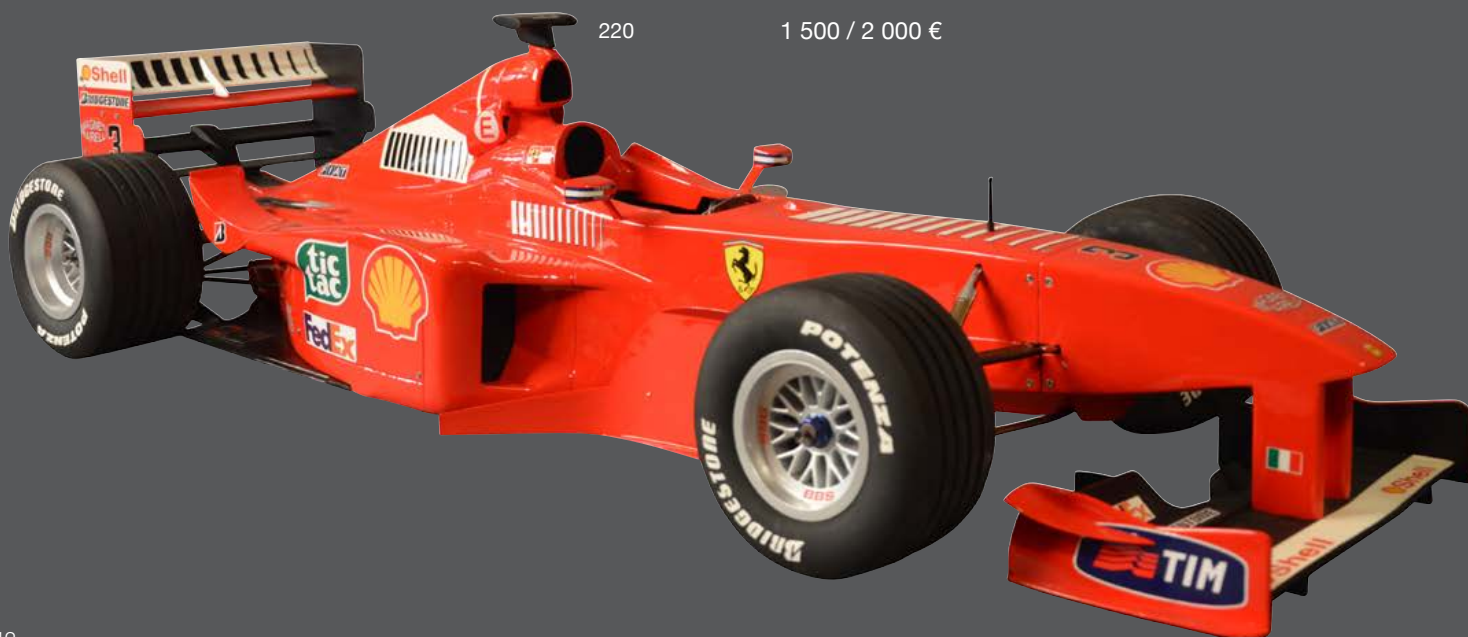
600 / 1 000 €



219

219  
Ferrari F2001  
par S.P.O.R.T.S. EUROPE. Formule 1 Ferrari  
année 2001 de Michael Schumacher à l'échelle 1/5.  
Edition limitée, exemplaire 23/200,  
en caisse bois.  
Etat neuf

1 500 / 2 000 €



220





216

217



218

## 220 Ferrari F300

par S.P.O.R.T.S. EUROPE. Formule 1 Ferrari  
année 1998 de Michael Schumacher à l'échelle 1/5.  
Edition limitée, exemplaire 73/500,  
en caisse bois.  
Etat neuf.

1 500 / 2 000 €



221

## 221 Ferrari F2000

par S.P.O.R.T.S. EUROPE. Ferrari Formule 1 année  
2000 de Michael Schumacher à l'échelle 1/5. Edition  
limitée, exemplaire 101/200,  
en caisse bois.  
Etat neuf

1 500 / 2 000 €

## 222 Ferrari F399

par S.P.O.R.T.S. EUROPE. Formule 1 Ferrari  
année 1999 de Michael Schumacher à l'échelle 1/5.  
Edition limitée, exemplaire 100/199,  
en caisse bois.  
Etat neuf.

1 500 / 2 000 €



222





223

223  
Ferrari 500  
N°48 par INGAP EN TOLE PADOVA,  
Circa 50, ref 301, jouet en tôle fabriqué  
en Italie et fonctionnant à piles.  
Avec son pilote, son volant et son pare-  
brise.  
Dim : 30cm. Excellent état

1 000 / 2 000 €

224  
Coque en fibre de verre,  
à peindre représentant une  
Ferrari 250 Testa Rossa.

300 / 400 €



224





225  
Coque en fibre de verre  
de Ferrari 250 Testa  
Rossa,  
état neuf.  
200 / 300 €

226  
Voiture à pédales  
de la prévention routière avec  
transmission par chaîne.  
Long. 140 cm. Etat d'usage.  
On joint un code de la route 1951.  
150 / 200 €



226

227  
Voiture à pédales  
de marque MORELLET-GUERINEAU  
Ferrari de type F1 SPA en métal.  
Long : 110 cm env.  
80 / 120 €



227





228

228

#### Voiture à pédales

représentant une Ferrari de type Formule 1 des années 50 portant le numéro 32. Jouet fabriqué en Italie. Matière plastique sur châssis métallique. Jantes en tôle. Manque le pare-brise et les retroviseurs.

100 / 200 €



229

229

#### Voiture à pédales

représentant une Ferrari de type Formule 1 des années 50 portant le numéro 5. Jouet fabriqué en Italie. Matière plastique sur châssis métallique. Equipements électriques. Jantes en tôle. Manque le coussin d'assise.

100 / 200 €

230

#### Voiture à pédales

de marque TOYS TOYS, de type Ferrari Enzo. Matière plastique. Excellent état.

100 / 150 €

231

#### Voiture à pédales

de marque TOYS TOYS, de type Ferrari Modena Spider. Matière plastique. Très bon état, manque retroviseurs.

80 / 120 €

232

#### Voiture à pédales

de marque FISCHER PRICE, de type Ferrari Formule 1 année 80 portant le N°1. Matière plastique.

80 / 120 €

233

#### Voiture à pédales

de marque TOYS TOYS, de type Ferrari 550 Maranello. Matière plastique. Excellent état.

80 / 120 €

234

#### Voiture à pédales

représentant une Ferrari de type Formule 1 des années 70 portant le numéro 88. Jouet fabriqué en Italie. Matière plastique sur châssis métallique. Manque le coussin d'assise, le volant, accidents et réparations.

100 / 200 €

235

#### Voiture à pédales

de marque BEBECAR, de type Ferrari F1. Matière plastique. Bon état

50 / 100 €

236

#### Voiture à pédales

de type Ferrari, représentant une formule 1 portant le numéro 12. Matière plastique.

50 / 80 €



234

237

#### Voiture à pédales

de marque INJUSA, de type Ferrari F40. Matière plastique. Bon état.

50 / 80 €

238

#### Voiture à pédales

de marque TOYS TOYS, de type Ferrari 250 GTO. Matière plastique. Traces d'usage.

50 / 100 €





230



231



232



233



235



236



237



238





239  
Jouet de marque YANKEE CONCEPT  
représentant une Ferrari de type 330 P4,  
rouge à bandes jaune portant le N°24.  
Matière Plastique.

500 / 800 €



240  
Voiture électrique pour enfants de marque  
TOYS TOYS,  
de type Ferrari F1 portant le N°1.  
Matière plastique sur châssis métallique.  
Manque centre de volant.

300 / 500 €





241  
Voiture électrique biplace pour  
enfants de marque TOYS TOYS,  
de type Ferrari F40. Matière plastique  
sur châssis métallique.

400 / 800 €



242  
Mini Ferrari  
représentant une 330 P2 et équipée d'un  
moteur 2 temps. L'ensemble est composé d'un  
châssis métallique, d'une coque en fibre et d'un  
moteur. A finir d'assembler et à peindre.

1 000 / 1 500 €



## MINI FERRARI 330 P2

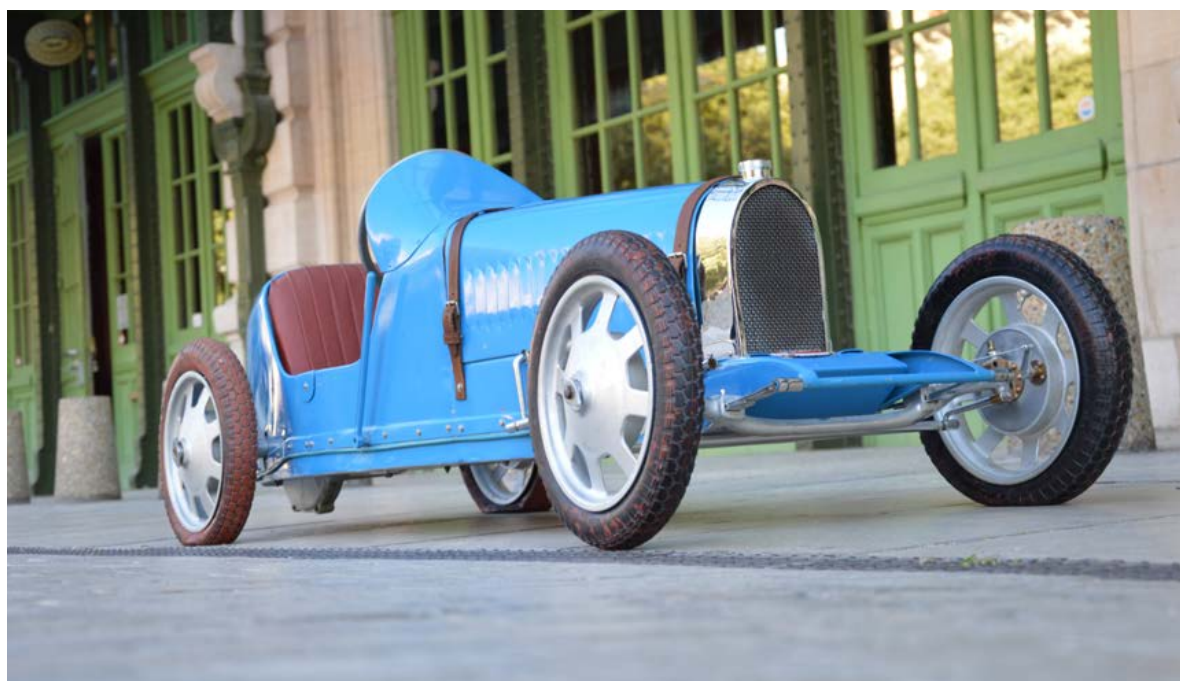
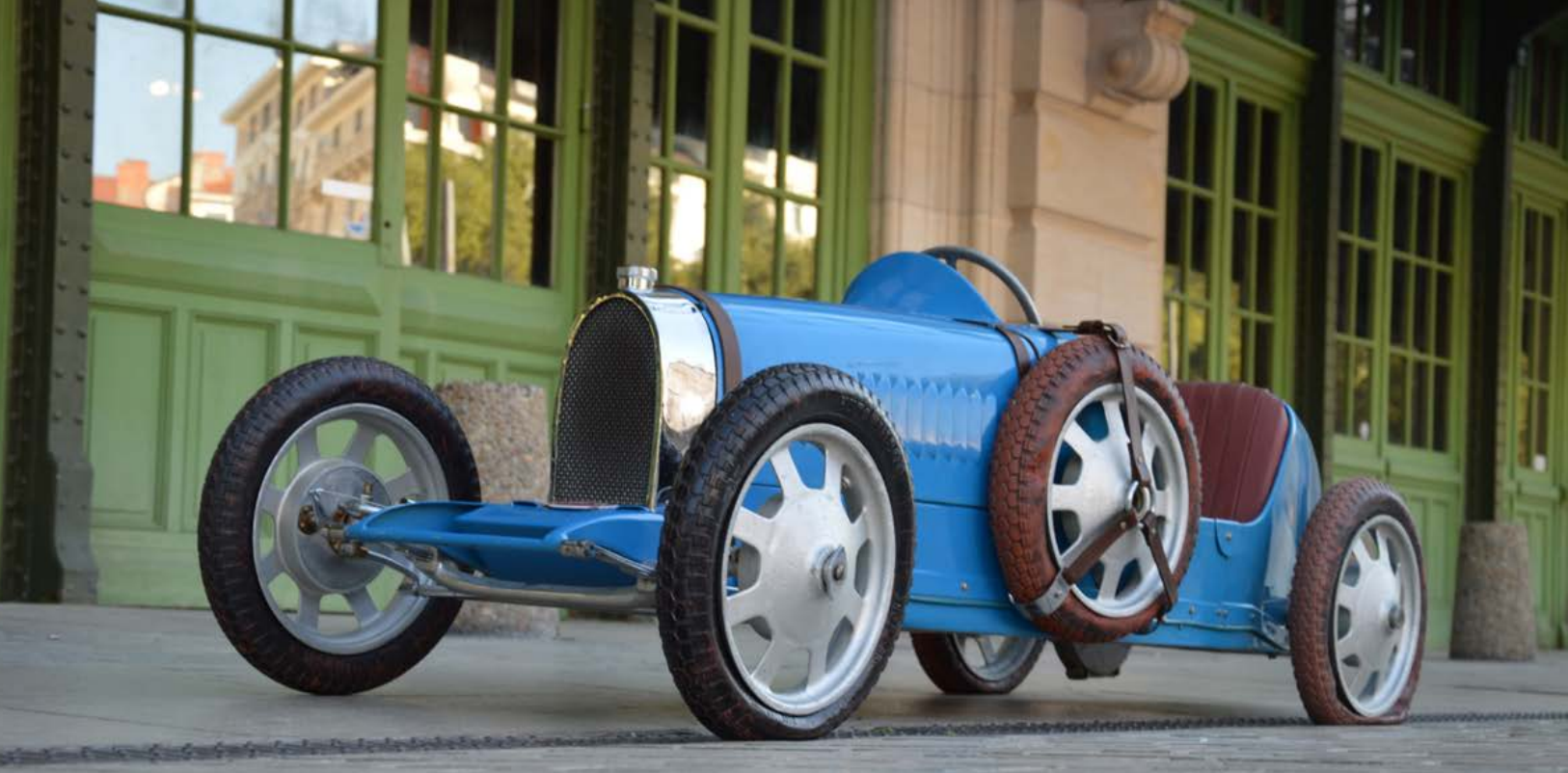




## MINI FERRARI F50









## 1927 - BUGATTI «BABY» TYPE 52



Fidèle reproduction des célèbres Bugatti type Course Grand Prix produites par l'usine de Molsheim de 1925 à 1927 cette véritable Bugatti pour enfant fut présentée pour la première fois au salon de Milan en 1927. Dotée d'un moteur électrique entraînant la roue arrière droite, cette « Baby » peut atteindre une vitesse d'un peu plus de 15km/h. Proposée à l'époque pour les enfants des clients de la marque, elle fera le bonheur de la jeunesse des grands de ce monde, des têtes couronnées et des célébrités.

Notre Bugatti, fait rare, est la propriété de la même famille depuis les années 30. Elle aurait en effet été achetée à Molsheim par le grand père de l'actuel propriétaire. Des clichés photographiques de ce dernier le montrent d'ailleurs enfant dans la voiture. Restauré dans les années 70, cet exemplaire a été repeint et la sellerie a été reprise, le contacteur du tableau de bord a été remplacé. Dans un excellent état, il arbore ses sangles de capot en cuir, la célèbre calandre et la 5ème roue de rechange. Branché à une batterie de 12 volts, son moteur Paris-Rhône N°54019 est en état de marche. Les pneus de marque Hutchinson sont en état d'usage. Notre exemplaire d'une longueur de 185 cm est donc en excellent état. Moins de 500 exemplaires seulement auraient été produits entre 1927 et 1930, faisant de cette Baby Bugatti une pièce de

collection exceptionnelle, une occasion rare de posséder l'une des productions de cette marque au combien mythique.

*Car for kids, the Baby was a very close reproduction of famous racing cars produced at Molsheim from 1925 to 1927. This true Bugatti for kids was presented at the 1927 Milan Motorshow and was powered with an electric engine which allowed this small car to reach 10mph. Our Bugatti has remained in the same family since the late 1920's, when bought by the grandfather's owner. Some pictures of the time can testify of its history. Entirely restored in the 1970's, the model was also repainted and seats have been remade. The panel's starter has been replaced. It is now in excellent condition and has all its leather bonnet straps, the famous horseshoe-shaped radiator grill and its fifth wheel. Powered by a 12V, the Paris-Rhône engine works perfectly. The Hutchinson tires are in original condition. With less than 500-examples made between 1927 and 1930, this Type 52 "Baby" is an astonishing collector car, a very rare occasion to acquire a true production by one of the most famous carmaker in the world.*



### « Offrez un pur-sang à votre enfant »

Marque : Bugatti  
Modèle : « Baby » Type 52  
Millésime : 1927  
N° de châssis : 127



25 000 / 35 000 €



## 1941 - FREINS JOURDAIN MONNERET AUTELEC

Une période de crise est souvent propice à l'innovation. La France est envahie en 1940 et la pénurie d'essence privera subitement les français de moyens de locomotion. Les ingénieurs français vont alors rapidement innover afin de palier le manque, ainsi renaîtront ou apparaîtront gazogènes et véhicules électriques. Située à Paris au 30 rue Claude-Decaen, l'entreprise Freins Jourdain Monneret va commercialiser l'Autélec, un véhicule utilitaire électrique. Avec des lignes modernes pour l'époque, l'Autélec surprend. Conçue pour un usage urbain, la camionnette adopte des dimensions réduites, ce qui ne l'empêche pas d'avoir une charge utile de 500 kilogrammes. Le côté pratique n'est pas oublié, avec notamment un accès facilité à la batterie, organe vital de l'Autélec. Propulsé par un moteur de 3.5cv alimenté par une batterie au plomb de 224 Ampères-heures sous une tension de 48 Volts, l'Autélec est capable de parcourir une distance de 65 kilomètres à une vitesse de 25 kilomètres heures en charge. La transmission offre trois vitesses avant, et trois vitesses arrière. Vendu pour 46 300 Francs en 1941, l'Autélec trouva acheteur, notamment auprès d'entreprises parisiennes dont l'activité était paralysée par la pénurie d'essence. Le succès de la camionnette poussera d'ailleurs l'entreprise Freins Jourdain Monneret à étudier la conception d'un modèle de 1 500 kilogrammes de charge utile. L'exemplaire que nous vous présentons est un modèle CL2, qui fut commandé neuf le 17 Avril 1941 aux établissements Freins Jourdain Monneret par l'entreprise de maçonnerie Luquet à Paris. Notre exemplaire possède une cabine et une benne, il était dédié au transport de matériaux de construction. Élément exceptionnel, ce véhicule est toujours la propriété de la même famille, soit près de 75 ans de possession. Stocké et immobilisé depuis de nombreuses années dans un garage parisien, ce petit camion benne est une rare pièce automobile. Dans son « jus », notre Autélec se présente dans un état de conservation intéressant compte tenu de son âge. Non roulant, il nécessitera bien entendu une restauration mais sa cabine semble complète avec sa plaque constructeur, sa banquette et ses instruments. Les roues d'origine seront fournies avec la voiture, il est dépourvu de ses batteries. Le dossier qui l'accompagne est extrêmement intéressant comportant les spécifications du véhicule,

une demande annuelle d'autorisation de circulation, les instructions de conduite, les schémas et plans des circuits d'éclairage et de traction. Les échanges avec le constructeur sont aussi présents dans ce dossier permettant de retracer un historique précis avec entre autres, la proposition commerciale de 1941, le bon de commande et l'attestation de propriété. Véritable témoignage de la vie parisienne durant l'occupation, cette camionnette est une pièce rarissime dont l'historique est pour le moins surprenant et attachant. Un Autelec qui mérite de reprendre vie et qui aujourd'hui encore est dans l'ère du temps.

*In 1940 the France occupied and the lack of petrol will abruptly deprive the French people from their cars, so electric vehicles came back. Located in Paris, at 30 Rue Claude Decaen, the company Freins Jourdain Monneret released the Autelec, an electric utility vehicle. With its modern shape, the Autelec was quite a surprise. Conceived for an urban use, the small sized van could carry 500 kilos. Powered by a 3,5 bhp electric engine fueled by a lead battery of 224 AMP-hours under 48V, this small truck could travel 65 kilometers at a 25 kilometers per hours speed. The transmission offered 3 forward gears and 3 reverse gears. Sold for 46 300 Francs in 1941, the Autélec will find buyers, particularly with Parisian companies. Our is a CL2, ordered on 17th of April 1941 by the Compagnie de Maçonnerie Luquet. Our example has a cabin and a skip, dedicated to building materials transport. Its exceptionnal skill is that the vehicle is still owned by the same family. Stored and immobilized for many years in parisian garage, this little truck is a rare piece. In its original condition, our Autelec is interesting regarding its age. Standstill, it needs a restoration but its cabin seems complete with its factory plate, seats and instrumentation. Original wheels will be supplied with the car but without batteries. The dossier which comes with the car is very interesting with all vehicle's specifications such as an annual circulation autorisation, driving guidelines, plans and blueprint of traction system and lights. Everything allows to retrace its history: the commercial offer from 1941, the original bill of sale and the owner's attestation.*





## « Le courant passe toujours avec les propriétaires d'Autelec »

Marque : Freins Jourdain Monneret  
Modèle : Autelec CL2R  
Millésime : 1941  
Motorisation : 3,5 CV électriques  
N° de châssis : 2965

Véhicule à immatriculer collection /  
*To registrate in collection*



5 000 / 10 000 €



Une marque et un modèle introuvables aujourd'hui  
Une voiture dans la même famille depuis 1941  
Un utilitaire électrique avec presque 70 ans d'avance





## 1941 - PIERRE FAURE AUTOMOBILE ELECTRIQUE



A l'heure où les constructeurs automobiles s'orientent progressivement vers le « tout électrique », on tend à oublier que de telles initiatives avaient pu exister bien avant celles imposées par les contraintes écologiques. Alors que la Seconde Guerre Mondiale fait rage et que la France est occupée, l'industrie française doit faire face à la pénurie. Diverses expérimentations sont menées afin de palier au manque d'essence, et l'on voit alors fleurir les gazogènes sur les automobiles françaises. Pierre Faure, ancien collaborateur de Louis Breguet, décide d'exploiter une autre alternative : produire une voiture électrique. Dévoilée à la fin 1940, la ligne de l'architecte Michel Dufet est profilée, et permet à deux personnes de trouver place à bord. La conception du véhicule est simple : la carrosserie est montée sur un châssis poutre, qui supporte un moteur électrique. Celui-ci est alimenté par six batteries d'une intensité de 100 ampères et d'une tension de 72 Volts. La voiture se rechargeait en 12 heures, et pouvait être branchée sur n'importe quelle prise 110 Volts, ou 220 Volts avec l'achat d'un transformateur vendu en option à l'époque. Relativement légère, avec un poids à vide de 550 Kg, la Pierre Faure pouvait emmener un passager à 45 km/h avec une autonomie moyenne comprise entre 50 et 75 kilomètres. Plus qu'une solution de crise, la Pierre Faure était une vraie solution économique. La recharger à Paris à l'époque revenait à 6 Francs. Selon les brochures de l'époque, effectuer un trajet quotidien de 60 kilomètres par jour en Pierre Faure revenait à 6 000 Francs par an, contre 80 000 Francs pour une voiture à essence. On estime à une vingtaine le nombre d'exemplaires de Pierre Faure construits. Littéralement disparues après la guerre et le retour des voitures à essence, les Pierre Faure ont été oubliées. Devenues introuvables aujourd'hui, un exemplaire de ce type représente un réel témoignage d'une époque où des hommes ingénieurs ont su s'adapter à un contexte de crise et de pénurie.

Véritable et émouvante sortie de grange notre Pierre Faure est une rarissime pièce du patrimoine automobile français. Cette voiture très certainement de 1941 fut la propriété du laboratoire Sténé fondé à Lille et qui pour échapper à l'occupation allemande se délocalisa à Moulins dans l'Allier. La voiture fut ensuite revendue en 1943 à la famille qui l'a conservée jusqu'à ce jour. Elle sert

à son époque comme voiture de service d'un magasin de radios à Moulins. Une autorisation de circuler de 1943 tamponnée par l'armée allemande est un témoignage fort de la vie de cette auto. Elle est restée stockée pendant de nombreuses années dans une grange avant de revoir le jour pour cette vente. Cela fait donc près de 65 ans qu'elle est endormie à l'abri des regards, des routes et du soleil. Notre exemplaire est le châssis N°214 portant encore l'immatriculation 6794 N 4 datant du 22 juin 1942. Dans son jus et malgré une aile avant abîmée, cette voiture est complète et en état intéressant. Elle possède ses plaques constructeurs, son moteur ainsi que ses six batteries et ses logos. Son habitacle en bois est relativement bien conservé avec ses deux sièges et ses compteurs. Non roulante à ce jour et à restaurer, cette voiture mérite absolument une seconde vie. Le nombre d'exemplaires survivants serait de l'ordre de 2 ou 3, une chance unique donc de posséder une voiture française symbole d'une époque où naquit de la contrainte, l'inventivité.

*A long time ago, before ecological constraints, during WWII and Occupation, many experiments were undertaken to overcome the lack of petrol. Pierre Faure, a former colleague of Louis Breguet, decides to explore an other alternative: to produce an electric car. Unveiled in late 1940, Michel Dufet's bodywork is streamlined and allows to carry two persons. The vehicle design is simple: the body is mounted on a backbone chassis which support the electric engine. This one is fueled by six batteries of 72 Volts and 16 AMP, 12 hours are necessary to reload batteries. Quite light with only 550 kilos, the Pierre Faure was reaches 45km/h with an average autonomy between 50 and 75 kilometers. Around 20 Pierre Faure would have been build. Our « barn find » specimen is an extremely rare piece of French heritage. In 1941, our car would have been the property of the Laboratoire Sténé in Lille, then being acquired by the current owner. This car has the 214 frame number and still have registration 6794NA delivered on June 22nd 19. In original condition, despite a front fender damaged, this car is complete and in interesting state. It still has its factory plates, engine with its 6 batteries and logos. Passenger compartment is relatively well preserved with its 2 seats and all gauges. It is now a standstill vehicle which needs a restoration. There are no more than 2 or 3 models still existing, as a matter of fact, it is a unique opportunity to buy one of this car which is a symbol of an era.*





## « L'occupation n'arrête pas le génie humain »

Marque : Pierre Faure  
Modèle : PF1  
Millésime : 1941  
Motorisation : 3CV électriques  
N° de châssis : 214

Véhicule à immatriculer collection /  
*To register in collection*



10 000 / 15 000 €



Une incroyable et émouvante sortie de grange  
Une voiture née du génie des hommes pendant l'occupation  
Un modèle électrique rarissime et précurseur









# AUTOMOBILES

1979 - MASERATI QUATTROPORTE III 4.9L  
1969 - BMW 1800  
1966 - FIAT NUOVA 500 F 110F  
1939 - TALBOT T4 MINOR  
1965 - FORD MUSTANG CONVERTIBLE  
1955 - AUSTIN HEALEY 100/4 BN1  
1985 - PORSCHE 911 CARRERA 3.2L  
1991 - FERRARI 348 TB  
1960 - JAGUAR XK 150 COUPE 3.4 S  
1913 - PANHARD & LEVASSOR X19 TORPEDO  
1966 - FORD MUSTANG FASTBACK CODE K  
1991 - ALFA ROMÉO SZ  
1960 - PORSCHE 356 1600 BT5  
1957 - ROLLS ROYCE SILVER CLOUD I CABRIOLET  
1989 - PORSCHE 964 C2  
1969 - JAGUAR TYPE E 4,2L COUPE 2+2  
1991 - FERRARI TESTAROSSA  
1975 - MONICA 560  
1989 - PORSCHE 911 3,2L SPEEDSTER  
1934 - ALVIS SPEED 20 SC DROPHEAD COUPE  
1959 - JAGUAR XK 150 S ROADSTER 3.4L  
1984 - FERRARI BB 512I  
1962 - JAGUAR TYPE E 3.8L CABRIOLET  
1986 - FERRARI TESTAROSSA « MONOSPECCHIO »  
2011 - PORSCHE 997 SPEEDSTER  
1984 - FERRARI 308 GTS QUATTROVALVOLE  
1976 - PORSCHE 911 CARRERA 3.0L  
1988 - FERRARI 328 GTB  
1979 - PEUGEOT 104 ZS2  
1994 - PORSCHE 993 C2 TIPTRONIC  
1965 - AUSTIN HEALEY 3000 MK III BJ8  
1964 - TRIUMPH GTR4 DOVÉ  
1980 - RANGE ROVER « CLASSIC » V8 3,5L  
1978 - FERRARI 400 AUTOMATIQUE  
1983 - ASTON MARTIN LAGONDA  
1969 - MORRIS MINI MOKE  
1999 - PORSCHE 996 CARRERA 4  
1936 - SIMCA 5 DÉCOUVRABLE  
1959 - CITROEN 2 CV AZ



## 1979 - MASERATI QUATTROPORTE III 4.9L

« Quattroporte » ! Cette appellation italienne désigne chez Maserati la dynastie des berlines à 4 portes de la marque. Le constructeur italien a en effet été le seul à son époque, à s'intéresser au créneau étroit des limousines sportives. La première déclinaison date de 1963, avec un modèle V8 4.2l dessiné par Frua. Aucune autre berline de série n'est alors capable à l'époque, d'atteindre une vitesse de 230 km/h.

La version II, lancée en 1975 sous la robe de Bertone, est moins performante pour son époque avec un V6 de 210 chevaux. La 3ème génération née en 1978, marque le retour au 8 cylindres en V, d'une cylindrée de 4.2l ou 4.9L. La carrosserie de Giugiaro permettra à Maserati de réaliser de bonnes ventes et de perpétuer la tradition Quattroporte. Vison italienne du luxe, cette génération propose un habitacle particulièrement soigné. Les matériaux jouent la carte du luxe, avec une superbe sellerie cuir, du bois précieux et de nombreux équipements de confort. Les 280 chevaux du 8 cylindres vous emmènent à vive allure dans une classe pullman. Plus limousine que sportive, cette Maserati devient même la voiture officielle du président italien. Une référence.

De juin 1979, le modèle présenté est une Quattroporte 4.9L équipée donc de la boîte automatique à 3 rapports. Dans les mêmes mains depuis 1990, soit plus de 25 ans, notre exemplaire est dans son jus. Une immobilisation prolongée au cours des dernières années explique pourquoi cette Maserati est non roulante aujourd'hui. Elle nécessitera donc une remise en route, une révision mécanique ainsi que des soins cosmétiques afin de retrouver sa superbe d'antan. Sa couleur marron parfaitement

typique de son époque est complétée d'un intérieur en cuir marron assorti et rehaussé d'inserts de boiserie. Ce dernier est en bon état. D'origine américaine, la voiture fut immatriculée en France en 1991, elle provenait d'Alabama. Au cours des années 90, son propriétaire fit notamment procéder à une rénovation de l'intérieur, de la mécanique et du faisceau électrique. Elle est accompagnée d'un dossier de factures, de manuels d'utilisation et de pièces détachées. La production totale de la Quattroporte III s'élève à seulement 2 155 exemplaires faisant de cette berline sportive de luxe une pièce peu courante. Notre exemplaire est une excellente base pour accéder au luxe automobile italien et à la prestigieuse marque Maserati.

*The Quattroporte was one of the fastest sedan sports cars of the late 1960's and the first four-doors made by Maserati. Our model is a 3rd series of the Quattroporte, with a 4.9 liters V8 engine producing 290 bhp with 3-speed automatic gearbox. Owned since 1990, our example is in original condition and has never been restored. The car needs a mechanical check, a restart and cosmetic work to become splendid again. The brown paintwork is beautifully assorted with a good condition and comfortable matching brown leather inside with wood inserts. The cockpit was remade in the 1990's, so was the electric system and the mechanics. The car has a full dossier about its history, bills, technical books and parts. Only 2155 examples were made, which means that our model is an excellent restoration basis and a way to acquire one of the most attractive sedan from the 1970's.*





## « Le trident se déplie en quatre »

Marque : Maserati  
Modèle : Quattroporte  
Millésime : 1979  
Kilométrage : 45 031 miles au compteur  
Motorisation : 8 cylindres en V  
Cylindrée : 4 930 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : WAM330US0142



Carte grise française / French registration

3 000 / 6 000 €  
(sans réserve / no reserve)



La vision italienne du Grand Tourisme  
Une manière de rouler « différent »  
Une Maserati symbole des années 80





## 1969 - BMW 1800

Devancière de la BMW série 5 les berlines de la gamme 1800 ont été produites du début des années 60 au milieu des années 70. Elles faisaient partie de ce que l'on a appelé la « Nouvelle Classe » chez BMW, qui était en fait une catégorie de modèles familiaux, c'est-à-dire un genre de véhicules jamais produits par BMW jusque-là, mais indispensable pour développer la firme munichoise. La commercialisation de la nouvelle classe BMW débuta en 1962 avec la 1500, équipée d'un moteur à 4 cylindres, développé rapidement par les anciens ingénieurs de Borgward. Partis d'une feuille blanche pour leur Nouvelle Classe, les ingénieurs allemands ont une fois encore fait preuve de modernité. En dotant la 1500 dès sa sortie de freins à disques à l'avant et surtout de jambes de suspension Macpherson à l'avant, c'est-à-dire d'un système qui utilise les sommets d'amortisseur comme pivots de direction, la maniabilité était optimale pour cette berline généreuse. Face au succès rencontré, la marque a décliné sa berline familiale en différentes versions. C'est ainsi que la 1600, la 1800 et la 2000 virent le jour. Sur cette base il y eut même des versions deux portes au châssis raccourci dont l'iconique 2002 et sa déclinaison sportive Tii. La 1800 a elle été produite de 1963 à 1971. Son moteur de 4 cylindres à carburateurs est porté à une cylindrée de 1773cm<sup>3</sup>, d'où son nom, développant 90 chevaux et accouplé de série à une boîte manuelle à 4 rapports ou automatique en option. Sa ligne a un air de famille indéniable avec celle du coupé deux portes 2002 qui en est une émanation. Cette voiture bien motorisée faisant honneur à son blason n'oubliait pas d'être à la fois confortable, fonctionnelle et chic. Bien finie, avec de la moquette épaisse, des contreportes en vinyles et des inserts décoratifs sur tout le tableau de bord, la 1800 était assurément un véhicule haut de gamme. C'est cette finition et sa motorisation qui justifiait son prix de deux fois celui de la coccinelle de Volkswagen. Par son comportement moderne et sa très bonne qualité de finition, la BMW 1800 s'inscrit parfaitement dans la tradition de la firme bavaroise.

Le modèle que nous proposons est une BMW 1800 de Mars 1969 d'origine française en boîte mécanique. À l'origine de couleur beige, cette voiture se présente aujourd'hui dans une magnifique

robe noir vernie, qui contraste parfaitement avec son bel intérieur en cuir havane et moquettes beiges, lui donnant ainsi fière allure. Sa calandre, ses pare-chocs, ses encadrements de fenêtres, ses baguettes et ses poignées de portes qui sont chromés, tout comme ses balais d'essuie-glaces, sont en très bon état et font ressortir sa ligne de caisse fluide. Son élégante livrée est perfectionnée par des pneus à flancs blancs et enjoliveurs de roues chromés du plus bel effet. Elle est équipée de phares blancs et des feux longue portée jaunes. Son intérieur en très bon état de conservation est en tout point conforme à l'origine si ce n'est le volant qui a été remplacé. D'après ses autocollants d'époque, notre exemplaire aurait été livré neuf par le concessionnaire BMW Hivonenc à Rodez. Elle est depuis toujours restée dans cette région et n'aurait eu que 3 propriétaires. L'un d'eux, chasseur, a fait placer deux discrètes baguettes chromées sur les ailes arrières pour dissimuler de petites aérations afin de pouvoir faire monter ses chiens dans le coffre. Notre voiture, s'agissant d'une deuxième série, est montée en 12 volts. Elle n'a à priori parcouru que 98 000 kilomètres depuis sa sortie d'usine comme l'indique son compteur, ce qui est en phase avec son état de conservation actuel.

Predecessor of BMW 5-series, the 1800 saloon have been produced since the early 1960's until the middle 1970's. It was called the New Class, which was in fact a new category for families, in other words a type of vehicle never produced by BMW before. Our specimen is a French 1800 BMW of March 1969 with manual gearbox. Originally beige, the car has been repainted in varnished black, which contrasts with its Havana brown leather inside. Its radiator grill, bumpers, window frames, rods and door handles are chromed, like its windshield wipers, all in good condition. Its elegant livery is fitted with white side tires and chromed hubcap. The inside is in original condition except the steering wheels. According to its original stickers, it would be delivered brand new by BMW Hivonenc dealer at Rodez. The car remained in this area since and would have had 3 owners, it is a series-2, which means that the mileage would be original. A previous owner who was a hunter made two vents both side of the boot to carry his hunting dogs.





## « La berline qui va faire accélérer BMW »

Marque : BMW  
Modèle : 1800  
Millésime : 1969  
Kilométrage : 98 000 km au compteur  
Motorisation : 4 cylindres en ligne  
Cylindrée : 1773 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 1907035



Carte grise française / French registration

6 500 / 8 500 €



Un modèle emblématique de la Neue Klasse BMW des années 60  
Une berline au charme séduisant  
Une BMW de collection dans un état intéressant





## 1966 - FIAT NUOVA 500 F 110F

La Fiat 500, cette dénomination commerciale connue dans le monde entier a fait la popularité internationale de Fiat. Aussi célèbre que la Coccinelle ou la 911, sa renommée est telle qu'elle est réapparue ces dernières années sous une forme moderne. La toute première série de Fiat Nuova 500 est présentée à Turin le 4 juillet 1957. Elle est équipée d'un moteur bicylindre vertical refroidi par air de 479 cm<sup>3</sup>, disposé à l'arrière, délivrant 13 ch. Simple et économique, elle se vend à 28 438 exemplaires. Pour faire évoluer son modèle Fiat présente alors en 1957 deux versions Economique et Normale dont la puissance a été portée à 15 ch. L'Economique est proche de la première version, la Normale voit sa finition nettement améliorée et son équipement complété. L'année suivante en 1958, Fiat lance une version Sport équipée d'un moteur porté à 499,5 cm<sup>3</sup> et développant 21 ch, d'autres modèles Abarth verront le jour dans les années suivantes. En 1960, la 500 devient 500 D, une déclinaison «utilitaire» voit aussi le jour, la Fiat 500 Giardiniera. La lettre D correspond à la 4ème version après la base « A », la Normale « B » et la Sport « C ». Fiat dévoile la 500 F cinq ans plus tard. « F » et non pas « E » car la version « E » correspond à une finition « America » de la 500 D. Son pare-brise grandit, un nouvel intérieur est installé et la puissance est portée à 18 ch. Fort du succès de cette version, alors même que l'on s'attend au lancement d'une nouvelle 500, Fiat dévoile en août 1968 la version luxueuse de la 500, la « L ». Elle connaîtra un succès commercial sans précédent, notamment à l'export. Lors du Lancement de la Fiat 126 en fin d'année 1972 Fiat décida de lancer une dernière version de la 500, la « R ». Une vraie « succes story ».

Le modèle présenté est une série F de 1966, munie du moteur de type 110F. Notre belle 500 est de couleur blanche et sa sellerie en skaï est rouge à passepoil blanc. Les moquettes rouges sont assorties. Fait exceptionnel, cette voiture ne connut qu'un propriétaire du 16

août 1966 date de sa livraison neuve à 2015. Dans un superbe état, elle vient de bénéficier d'une restauration complète au cours de cette année. La voiture fut intégralement démontée afin de recevoir un traitement carrosserie puis une peinture complète. Le moteur et la boîte de vitesse extraits eux aussi ont été révisés. La liste des pièces neuves est conséquente avec notamment les freins, les pneus, les pare-chocs, amortisseurs, bon nombre de joints et caoutchoucs. Afin de compléter ce bel ensemble, une sellerie neuve, des moquettes et habillage de porte neufs eux aussi ont été installés. Un reportage photo et des factures viennent détailler l'intégralité des travaux effectués. Cette Fiat 500 dans un excellent état général, est une jolie pièce de collection, l'une de ces voitures qui font l'unanimité. Sa cote d'amour vous vaudra des dizaines de saluts et de sourires sympathiques, son toit découvrable vous donnera des sensations de cabriolet. Les couts de restauration vous feront préférer un exemplaire déjà restauré. Son rapport prix plaisir est tout simplement imbattable, à vous la Dolce Vita.

*The Fiat 500, one of the most famous Italian cars ever built, was presented on July, the 4th 1957 at the Torino Motorshow as the Fiat Nuova 500, powered by a 479cc twin-cylinders producing 13 bhp. After the Economic and Normale version, Fiat launches the Sport with 499.5cc and 21 bhp in 1958. Many versions appeared and even Abarth made a more powerful engine. In 1962 was released the 500 with larger windscreen, new inside and 18 bhp. Our model is a very nice "F" version with 110F engine. It has white paintwork and red inside with white trimming. This car was owned by only one owner from 1966, when delivered brand new, until 2015. It has just been entirely restored with inside, engine, clutch, body and painting remade. Pictures and bills will testify of the heavy works which were done on this car. In excellent condition, this car has always been very popular and everybody will turn around to admire you enjoying the Dolce Vita.*





## « La petite fabrique à bonheur... »

Marque : Fiat  
Modèle : 500 F type 110 F  
Millésime : 1966  
Kilométrage : 56 390 km compteur  
Motorisation : 2 cylindres  
Cylindrée : 499,5 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 1194253

Carte grise française / French registration



8 000 / 12 000 €



Un pot de yaourt à la popularité transgénérationnelle  
Une bouille toujours aussi irrésistible  
Un historique exceptionnel pour ce modèle restauré





## 1939 - TALBOT T4 MINOR

L'arrivée d'Anthony Lago en 1933 à la tête des Etablissements Talbot en France va s'avérer être salvatrice. En effet, cet ingénieur italien qui fit carrière en Angleterre va insuffler un vrai renouveau au sein de la marque en difficulté comme beaucoup d'autres après la crise mondiale. Son expérience au sein d'autres marques automobiles comme Isotta Fraschini et comme directeur général de l'entreprise Wilson Self Changing Gear Ltd vont doper sa connaissance technique et son esprit visionnaire va ainsi permettre le lancement de produits performants à plusieurs égards. Soucieux d'être compétitif sur tous les segments, il décida en 1937 de soigner son entrée de gamme. Pour notamment concurrencer Salmson et Hotchkiss, il développa ainsi une voiture de 13 cv forte de 2,3 litres de cylindrée et disposant du châssis de la Baby. La voiture fut présentée au Salon de Paris en 1937. Le moteur n'est plus un 6 cylindres mais un 4 cylindres culbuté reprenant l'architecture et développant 62 cv. Couplé à une boîte de vitesse « aphone » à 4 rapports, la Minor est capable d'atteindre 125 km/h. Elle dispose de 4 freins à tambour. Cette conduite intérieure accueille jusqu'à 5 personnes dans un confort très appréciable.

Notre exemplaire, une Minor T4, est une berline usine qui fut immatriculée en 1939. Elle appartient à son actuel propriétaire depuis 1990 soit plus de 25 ans. Elle appartenait précédemment à un industriel du Puy de Dôme qui en fit lui l'acquisition en 1980. Sa couleur extérieure noire est rehaussée de jantes rouges assorties à la célèbre calandre Talbot, rouge elle aussi. Les pare-chocs et ornements chromés ajoutent une touche d'élégance à l'ensemble. L'intérieur en cuir rouge est très beau arborant une

très séduisante patine, oeuvre du temps. Différents travaux furent réalisés dans les années 90 comme par exemple le remplacement des amortisseurs et du radiateur. Une peinture partielle fut aussi réalisée à cette époque expliquant une différence de teinte entre les ailes, la malle et le reste de la caisse. L'entretien courant est réalisé par son actuel propriétaire qui utilise la voiture régulièrement. Le bon fonctionnement général de celle-ci lui procure beaucoup de satisfaction à chaque sortie. Cette voiture fera à n'en pas douter le bonheur de son futur acquéreur. Les chiffres de production entre 1937 et 1939 seraient de l'ordre d'une centaine d'exemplaires seulement, faisant de cette T4 une pièce très rare. Une Talbot « accessible » pour profiter du génie de Lago.

*When Anthony Lago arrived in 1933 at the head of Talbot Establishments, he saved the brand from bankruptcy. The Italian engineer brought a strong experience from Isotta-Fraschini but also Wilson Self Changing Gear Ltd. to Talbot, developing cars from opening-range to first-range machines. The little 13CV Minor was powered with a 2.3 liters four-cylinder engine instead of the inline-six, and produces 62 bhp. Our example is a factory four-door body delivered brand new in 1939 and has remained in the same hands since 1990. The previous owner bought it in 1980. The black body is assorted to red wheels with the famous red Talbot calander. The red leather inside has a nice patina. The car was well maintained by its owner since early 90's, the fenders were repainted at that time. It now runs very well. Less than 100 units were assembled by Talbot from 1937 to 1939 which makes this car a very rare occasion to enjoy Talbot-Lago's genius !*





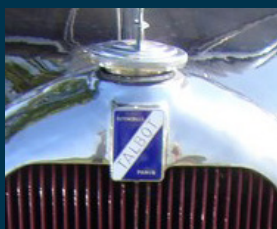
## « Lago minore le prix, pas la valeur »

Marque : Talbot  
Modèle : T4 Minor  
Millésime : 1939  
Kilométrage : 79 200 km au compteur  
Motorisation : 4 cylindres  
Cylindrée : 2 323 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 95300



Carte grise française / French registration

12 000 / 16 000 €



Le talent de Lago dans toute la gamme  
Une Minor T4 difficile à trouver sur la marché  
Des performances très honorables pour l'époque





## 1965 - FORD MUSTANG CONVERTIBLE

C'est le 17 avril 1964 que Ford, alors second constructeur mondial, présente à New York sa Mustang et met sur roues le concept de Pony Car. Désignant un avion de chasse du nom de North American P-51, la « Mustang » bénéficie d'une belle côte d'amour auprès des jeunes des années Sixties. En 1962, le nom de « Mustang » est définitivement établi. Elle devra avoir une allure sportive, des performances convaincantes, des pièces de grande série et être vendue à un prix abordable. Elle est d'abord proposée en deux carrosseries : coupé et cabriolet, Ford va ensuite doter sa Mustang d'une troisième variante dite coupé Fastback. Développant toute une gamme de moteurs, allant des Small blocks aux Big blocks préparés par Shelby, la Ford Mustang se distingue par un nombre d'options quasi infini, rendant chaque modèle presque unique. L'idée de Ford est réellement de relancer les ventes en proposant un produit entièrement personnalisable mais restant abordable. La Mustang est alors dotée en série d'un moteur de 6 cylindres en ligne de 2,8 L ou, en option, d'un V8 de 260 ci de 4,2 L ou d'un 289 ci de 4,7 L. Devant le succès des ventes, le constructeur propose alors chaque année des évolutions de son modèle. C'est ainsi que virent le jour les séries spéciales, équipées de moteurs plus ou moins puissants et d'ajouts esthétiques telles que les « Boss », les « Shelby » ou encore les « California Special ». Les chiffres de vente sont excellents après 12 mois de commercialisation, ce sont 417 000 Ford Mustang qui sont sorties des chaînes de production. Dès l'année 1966, la Ford Mustang a dépassé le million d'unités produites. Un record pour une voiture de sport, qui restera longtemps inégalé.

Le modèle présenté est une Ford Mustang convertible 289CI code C de 1965, développant 200 cv. Ce modèle provenant des Etats-Unis a été acheté par son propriétaire actuel en 2013, la voiture provenait alors de Detroit. Elle est équipée d'une boîte mécanique à 3 rapports qui permet d'exploiter les montées en régime du V8. La carrosserie est de couleur blanche non dépourvue d'élégance

pour ce cabriolet y compris quand sa capote, blanche elle aussi, est refermée. Il suffira pour l'ouvrir d'actionner la commande électrique, un couvre capote venant enjoliver l'ensemble une fois replié. Les pneus à flancs blancs sont récents.

L'intérieur dispose de l'option Interior Decor Group, comprenant entre autres des placages en bois sur le tableau de bord, un volant Deluxe imitation bois, des poignées de portes « pistol grip » et bien sur la sellerie Pony, ici bleu et blanc et en bon état de présentation.. Sans être parfaite, cette voiture qui a du bénéficier d'une restauration dans le passé présente une sympathique patine, signe d'une utilisation régulière. Cette voiture fonctionne et présente suffisamment bien pour être utilisée dès à présent comme a pu en profiter son propriétaire. Elle sera aussi intéressante pour celui qui souhaiterait la remettre en état collection. Avec son dessin originel et sa livrée très élégante, elle propose à son acquéreur tous les plaisirs du mythe américain pour un tarif attractif.

*On 17th April 1964, Ford releases the famous Mustang, one of the most popular cars from the 1960's. Sold for a reasonable price, it was originally delivered in coupé or convertible and later in fastback, equipped with 2.6 inline six-cylinders, 260ci V8 engine or 289ci V8 engine on request. Ford declined so many versions of the Mustang that it was easily customizable. Special series also appeared like Shelby, Boss or California Special. About 417.000 Mustang were sold in 12 months, and more than a million were made until 1966. Our model was bought in 2013 by its current owner who imported it from Detroit. It is a white convertible with white electric hood from 1965 equipped with 289ci V8 coupled with 3-speed manual gearbox. It has recent white side tires and the blue and white leather "Pony" interior has a good presentation. This car must have been restored many years ago, drives very well and is in good condition, with nice patina from a regular use. This car is very reliable and runs very well, just enough to please you every day with a true automotive legend.*





## « L'incarnation du rêve américain »

Marque : Ford  
Modèle : Mustang  
Millésime : 1965  
kilométrage : 3 550 miles au compteur  
Motorisation : 8 cylindres en V  
Cylindrée : 4 700 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 5F08C765557



Carte grise française / French registration

25 000 / 30 000 €



Un mythe automobile transgénérationnel  
Le rêve américain cheveux au vent  
Une voiture 100 % plaisir





## 1955 - AUSTIN HEALEY 100/4 BN1

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, Donald Healey, ancien pilote d'usine pour Invicta, associe son génie à des grandes entreprises, comme avec la marque Nash, produisant ainsi les autos Nash-Healey. Plus tard, il conçoit une automobile qui unifie l'ensemble de l'ingénierie automobile Britannique : la carrosserie dessinée par Gerry Coker sera fabriquée par Jensen, le moteur et la boîte empruntés à Austin, assemblée dans les usines MG et distribuée par le groupe British Motor Corporation. La première Austin-Healey Hundred, pour 100 miles à l'heure, est un roadster sportif qui sera lancé en 1953. Il est motorisé par un 4-cylindres de 2 660 cm<sup>3</sup> de 90 chevaux couplé à une boîte à trois vitesses et overdrive, l'ensemble étant emprunté à l'Austin A40. Plusieurs versions verront le jour notamment la mythique 100S de 136 chevaux, taillée pour la course. La 100/4 reçoit la dénomination interne de BN1, c'est un pur roadster avec pour seul appendice un pare-brise rabattable. La carrosserie à châssis court et les 850 kg ajoutent à la voiture un caractère très joueur. Le magazine The Motor chronomètre la Hundred à 106 miles à l'heure en 1953. 10 030 machines seront ainsi assemblées, illustrant l'un des plus beaux succès de l'automobile de sport de l'immédiate après-guerre. Une première évolution sera la sortie en 1955 de la BN2 bénéficiant du train arrière de la Morris Minor et d'une boîte de vitesses à 4 rapports. La 100 sera à l'origine de cette série de roadsters à succès qui allaient devenir plus tard les Big Healey.

Notre exemplaire est une 100/4 BN1 de 1955, soit l'un des derniers exemplaires avant l'introduction de la série BN2. Elle fut achetée en 2010 par son actuel propriétaire dont elle a fait le bonheur au cours de différentes sorties et rallyes comme la Coupe des Alpes. Dans le pur esprit roadster, l'habitacle va à l'essentiel avec deux sièges en forme de baquets noir à liserés rouges avec harnais et des moquettes noires. Elle est également munie de son couvre tonneau, d'un joli volant type Monolita,

de sa capote et de ses side-creens. Côté mécanique cette 100 possède une barre stabilisatrice, une boîte de vitesses à 3 rapports dotée de l'overdrive et un démarreur compétition. Ses quatre roues fils peintes sont équipées de pneus Avon récents. La peinture refaite il y a quelques années offre sans être parfaite une agréable esthétique à la voiture. Cette voiture qui a régulièrement roulé est saine et jouit d'une enviable patine. Elle est dotée de son passeport technique FFSA et une expertise récente confirme la qualité générale de la voiture et les soins reçus dans le passé. Cet exemplaire fait partie des premiers modèles de l'aventure de Donald Healey et bénéficie des qualités dynamiques qui ont forgé la réputation de la marque. Une occasion d'acquérir une 100, celle par laquelle tout a commencé.

*After WWII, the famous Invicta pilot Donald Healey decided to make cars with all English motorcars industry, with an engine from Austin, a bodyshape made by Jensen, and the car assembled by MG. His first model, the Hundred, is released in 1953. Powered by a 2.6 liters four cylinders engine producing 90 bhp with three-speed gearbox and overdrive, the car reaches more than 100 mph! Our model is a very nice 100/4 BN1 from 1955, one of the last models before the BN2. Bought by its actual owner in 2010, he ran several historic races and rallies like the Coupe des Alpes. Like any typical roadster, the inside is beautiful and simple, with black carpets and two black bucket seats with white piping and harnesses. The car is equipped with a nice Monolita steering wheel, tonneau-cover, black hood and side screens. The car also has a competition starter, stabilizing bar, 3-speed gearbox and overdrive. Avon tires are recent. The paintwork was remade some years ago and the car has been regularly used and well maintained during many years. It has a FFSA technical passport and a recent expertise will guarantee the good condition of that car. Being one of the first models of Donald Healey's adventure, it has the dynamic skills that made the brand's reputation.*





« Votre 100 ne fera pas qu'un tour ... »

Marque : Austin Healey  
Modèle : 100/4 BN1  
Millésime : 1955  
Kilométrage : 53 190 miles au compteur  
Motorisation : quatre cylindres  
Cylindrée : 2 660 cm<sup>3</sup>  
N° de série : BN1L222891



Carte grise française / French registration

40 000 / 50 000 €



Un jalon de l'histoire de l'industrie automobile britannique  
Une Healey vraie roadster à sensations  
Un dessin magique signée Gerry Coker





## 1985 - PORSCHE 911 CARRERA 3.2L

Au salon de Francfort 1983 apparaît la 911 3.2L. Son succès sortira Porsche des difficultés financières et contribuera à perpétuer à travers le monde la légende « 911 ». La 3.2 L conserve la ligne et les suspensions originelles de la 911 avant le passage aux pare-chocs enveloppant et à l'électronique, elle est esthétiquement très proche de sa devancière la SC. Modernisé par l'installation de l'injection électronique, le modèle est devenu plus facile d'utilisation. Son 6 cylindres à plat porté à une cylindrée de 3.2 litres, développe désormais 231 chevaux et permet de dépasser les 240 Km/h. Le système de distribution est doté d'un nouveau tendeur de chaîne hydraulique qui supprime les problèmes rencontrés sur les précédents modèles. La 3.2 L fera aussi honneur à la réputation de Porsche en matière de freinage, dotée de 4 freins à disques sans l'aide de l'ABS. L'évolution la plus importante au cours de sa carrière est l'adoption en 1987 de la boîte de vitesse G 50 Gertrag avec commande de débrayage hydraulique et remplaçant la boîte 915. Elle reçoit un système de chauffage plus performant et des bouches de ventilation plus larges. Fiable et robuste, la 3.2 est un modèle idéal pour accéder au monde des sportives. Elle sera déclinée en trois carrosseries, avec le coupé, le targa et le cabriolet. Un Speedster fera même son apparition en 1989. La 3.2 L a été produite jusqu'en 1989 à 79 649 exemplaires, elle sera remplacée par la 964.

Le modèle présenté est un coupé mis en circulation le 9 août 1985 et destiné au marché européen. Sa livrée est élégante, associant une peinture bleu nuit à un intérieur cuir de couleur bleu marine. Elle est équipée d'un toit ouvrant électrique, de rares jantes « téléphone », de la climatisation et des sièges semi-électriques. Cette voiture dans un bon état général arbore une jolie et homogène patine aussi bien extérieure qu'intérieure.

Afin d'effacer les inévitables traces de gravillon, la face avant a été reprise en peinture mais notre 911 possède toujours son étiquette sous capot signe d'authenticité. Au chapitre des frais récents, nous pouvons citer le remplacement du compresseur de climatisation ainsi qu'une révision générale en 2013 et différents contrôles. La voiture fonctionne bien, sa boîte de vitesse est souple et son comportement est sain, enfin son contrôle technique est satisfaisant. Robustes et intemporelles, les 3.2 L sont à l'instar de toutes les 911 en ce moment, de plus en plus recherchées. Cette voiture qui a marqué pour toujours l'histoire du modèle par sa fiabilité devrait continuer de grimper dans les prochaines années, si bien que ceux qui n'auront pas saisi l'occasion le regretteront très bientôt. Notre exemplaire, proposé à une estimation attractive représente une réelle opportunité d'accéder à l'univers Porsche.

*In 1983 was released one of the most successful of all Porsche 911, the 3.2 liters, which literally saved the Stuttgart brand from bankruptcy. The cars have the shape of the SC and are more comfortable with electronic devices. The flat-six produces 231 bhp coupled with a five-speed gearbox, reaching more than 240 km per hour. Our 911 is a 3.2 liters coupé released on 9th August 1985 with dark blue paintwork and matching color inside. This car is well-equipped with telephone wheels, opening roof, air conditioning and electric seats. In good condition, the face was repainted but the bonnet still has the factory stamp. Air conditioning compressor has been replaced and an overall revision was undertaken in 2013. Engine and gearbox run good and the car handles very well. Becoming much sought-after, the 3.2 liters should confirm their increasing prices next years, our model is a good and affordable opportunity to reach the Porsche galaxy.*





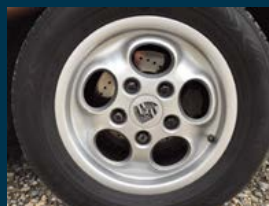
## « L'indestructible sportive allemande »

Marque : Porsche  
Modèle : 911 type 3.2L  
Millésime : 1985  
Kilométrage : 206 500 au compteur  
Motorisation : 6 cylindres à plat «Flat 6»  
Cylindrée : 3 164 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : WPOZZZ91ZFS103428



Carte grise française / French registration

35 000 / 45 000 €



Une Porsche à sensations sans assistances  
Une cote en hausse régulière qui devrait s'accélérer  
Un modèle réputé très fiable et polyvalent





## 1991 - FERRARI 348 TB

Remplaçante de la 328, la Ferrari 348 fut la première production de Maranello à la suite du décès du Commendatore Enzo Ferrari en 1988. Présentée au salon de Francfort en 1989, elle perpétue la tradition des berlinettes deux places à moteur V8. La désignation de la 348 provient de sa cylindrée, de 3.4L, et le 8 renvoie aux huit cylindres qui animent la berlinette. Le moteur V8 toujours à 4 soupapes par cylindres dont la conception est similaire à sa devancière, développe désormais 300cv et est positionné longitudinalement. Il bénéficie de quelques modifications notamment une injection Bosch et une nouvelle culasse. Autre nouveauté, la boîte de vitesses mécanique à 5 rapports est positionnée transversalement à l'arrière du moteur. Cette configuration permet d'avoir un porte à faux arrière réduit et un centre de gravité abaissé. Les lignes acérées de la Ferrari 348 s'inspirent clairement de la Testarossa, mythe absolu des années 1980, elles sont signées une nouvelle fois par le partenaire Pininfarina. Le résultat est une voiture compacte à la ligne fluide et dégageant un sentiment de puissance. La 348 est la première Ferrari à ne pas être équipée d'une structure tubulaire, il s'agit désormais d'un hybride entre coque autoporteuse et châssis. Performante, elle est capable d'excellentes performances mais nécessitera de vraies notions de pilote pour être emmenée dans ses derniers retranchements. Disponible à la fois en coupé appellation TB et en targa appellation TS lors son lancement, la gamme s'élargira avec un véritable cabriolet en 1993. Succès commercial, il s'écoulera 8 762 Ferrari 348, dont 2 894 TB. Elle sera remplacée par la 355 en 1994.

Le modèle que nous vous présentons est une superbe Ferrari 348 TB, achetée neuve en France auprès des Etablissements Charles Pozzi en mai 1991. Attrait majeur, il s'agit d'une deuxième main avec seulement 19 400 kilomètres d'origine certifiés. Son deuxième propriétaire en fit l'acquisition en 1996 et la conserva toutes ces années ne roulant que de très petites

distances. Sa livrée combine une peinture de couleur rouge « rosso corsa » à un intérieur en cuir noir et moquettes noires. Elle est bien sûr équipée de la climatisation. Sa cosmétique et sa qualité de présentation sont impressionnantes. Son entretien mécanique est lui soutenu par un dossier de factures et de contrôles techniques. Une importante révision a été effectuée en septembre 2015 incluant le remplacement des courroies en plus de différents contrôles. Il s'agit d'une voiture prête à rouler. Cette 348 est munie de sa trousse à outils, du double de clef et de sa housse Ferrari. Longtemps injustement boudée, la 348 retrouve aujourd'hui grâce auprès des amoureux de la marque. Un tel exemplaire est rarissime à la vente, une réelle occasion de s'offrir une 348 TB dont la cote progresse et d'accéder à cette marque de légende.

*Replacing the 328, the 348 was presented at the 1988 Frankfurt Motorshow and became the first car produced after the death of Enzo Ferrari. The berlinetta is powered with a 3.4 liters V8 engine producing 300 bhp and her shape was inspired by the famous Testarossa. 8762 348 were produced, becoming one of the most successful car from Maranello. It was replaced by the 355 in 1994. Our example was bought brand new at Charles Pozzi in May 1991 and is a second hand with only 19 400 kilometers. The second owner bought it in 1996 and used it in very rare occasions. With Rosso Corsa paintwork and black leather upholstery, the car is also equipped with air conditioning. The condition is absolutely astonishing thanks to a meticulous maintenance, proven by many bills and MOTs. September 2015, including a new timing belt and many other inspections. The car is ready to go and will be delivered with its original toolbox, second key and slipcover. Suffering from a poor image, the 348 has now reached its legitimate status among collectables mid-engined Ferrari. Such car has become extremely rare and 348's quotation explains the new interest upon these cars.*





## « Ferrari accélère encore ... »

Marque : Ferrari  
Modèle : 348 TB  
Millésime : 1991  
Kilométrage : 19 400 au km au compteur  
Motorisation : 8 cylindres en V  
Cylindrée : 3 405 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : ZFFKA35B000088630



Carte grise française / French registration

65 000 / 75 000 €



La tradition et le mythe des berlinettes V8  
Une 348 dont la cote progresse légitimement  
Un pedigree de premier rang pour cette Ferrari













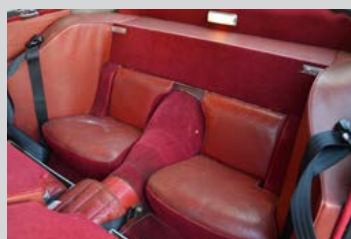
## 1960 - JAGUAR XK 150 COUPE 3.4 S

Ultime évolution de la série des XK, c'est en mai 1957 que Jaguar lance la 150 succédant ainsi à la 120 et à la 140. Elle est une évolution douce mais importante de ses aînées. Lancée d'abord en coupé et en cabriolet, la 150 voit arriver un roadster en 1958. Esthétiquement les évolutions consistent d'abord en l'adjonction d'un pare-brise bombé d'un seul tenant tout comme la vitre arrière sur le coupé. La ligne est plus fine et plus moderne mais aussi plus cossue. Techniquement, la 150 conserve l'architecture du châssis dont la suspension avant à barres de torsion longitudinales et l'essieu arrière rigide monté sur lames semi-elliptiques. Elle hérite aussi de la direction à crémaillère apparue avec la XK140 mais bénéficie et c'est une première, de freins à disque de série. Le moteur est le 3,4 litres de 190 chevaux et une culasse spéciale permet de monter à 210 chevaux. Il est accouplé une boîte manuelle à 4 rapports complétée en option d'un overdrive ou une Borg Warner automatique à trois rapports. Dès l'année suivante, une version S du moteur 3,4 litres est lancée avec trois carburateurs SU HD8 permettant de développer 250 ch. Fin 1959, Jaguar ajoute à son catalogue un tout nouveau moteur de 3.8 l de 220 ch ou 265 ch dans sa variante S. C'est au total 9 382 exemplaires de la XK 150 qui auront été produits, en grande majorité pour être exportés aux Etats-Unis. Dès 1961, la XK 150 laissera sa place à ce qui va devenir un autre mythe de l'Automobile, la Jaguar type E.

La voiture présentée est un très beau et rare coupé 3.4 litres en version S, du 9 janvier 1960. Il s'agit de l'un des 8 coupés 3,4 S livrés neufs en France par les Etablissements Delecroix. Son propriétaire aurait été Bernard Consten alors pilote pour la marque. Sa robe est de couleur gris perle avec un intérieur en cuir rouge. Ce dernier est superbement patiné bien que quelques craquelures sont à noter. La voiture est dotée de l'overdrive, de sa boîte mécanique à 4 rapports et de très belles roues fils. Elle est dans les mêmes mains depuis 2001 date à laquelle l'actuel propriétaire en fit l'acquisition. Dans un très bel état général, ce coupé possède une élégance rare. Suivie depuis plus de 15 ans chez le

spécialiste l'Atelier Automobile, notre XK 150 a bénéficié de soins réguliers. Un dossier comprenant factures et contrôles techniques retrace son historique sur la période. Parmi les interventions importantes, on peut notamment souligner une peinture complète en 2000, l'installation d'étriers de freins renforcés et d'un allumage électronique mais aussi la réfection de l'embrayage, de l'overdrive, des trains roulants et de la culasse. Cet exemplaire très proche de l'origine est une occasion rare d'acheter une XK 150 française en déclinaison S. Anecdote sur son histoire, cette XK fut la première voiture à traverser le viaduc de Millau le jour de son inauguration. Un coupé de grande classe dans une version rare et recherchée. Une voiture convoitée à acquérir sans attendre.

*The ultimate XK-version was presented in May 1957. Originally available in FHC and DHC, the OTS was released in 1958. The new windscreen is a one-piece instead of the twin-plate, and the shape is also more modern and less tortuous. The XK150 is also the first Jaguar delivered with four disc-brakes. The car has a 3.4 straight-six engine with manual four-speed gearbox or automatic Borg-Warner gearbox. In 1958, the S-Version was released with three SU carburetors which allowed the engine to provide 250 bhp. Our example is one of the 8 fixed head coupé 3.4 S model delivered brand new in France. Released by Delacroix Establishments on 9th January 1960, this Coupé would have been owned by Bernard Consten who was a Jaguar-Pilot. With pearl grey paintwork and red leather inside, this model is superbly preserved and original. The car has wire wheels, 4-Speed gearbox, overdrive and remains in the same hands since 2001. In very good condition, this car has been maintained at L'Atelier Automobile for more than 15 years. Following a new paintwork made in 2000, the car received new brakes, the clutch and the overdrive were reviewed as well as the camshafts and other running parts. A large dossier with bills and MOTs will be delivered with this very rare original French 3.4 S Coupé. Among its history, this car was also the first automotive to cross the Millau Viaduct on its opening day.*





## « Le mythe Jaguar dans sa version la plus pure »

Marque : Jaguar  
Modèle : XK 150 3.4 S  
Millésime : 1960  
Kilométrage : 89 360 km compteur  
Motorisation : 6 cylindres  
Cylindrée : 3 400 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : T836345DN



Carte grise française / French registration

70 000 / 80 000 €



La version la plus aboutie des XK  
Une rare et convoitée version S  
Une voiture d'une élégance incroyable





## 1913 - PANHARD & LEVASSOR X19 TORPEDO

L'entreprise Panhard et Levassor sera l'une des toutes premières marques à industrialiser la production automobile à moteur à explosion. Si les premières voitures bénéficieront d'une mécanique Daimler, dès 1890 la marque projette la fabrication d'un nouveau bicylindre. Son développement sera très rapide au début du XXème siècle, de sorte que Panhard et Levassor sera le 1er constructeur mondial et le 1er français aux abords de la 1ère guerre mondiale. La marque n'aura de cesse que de développer des innovations technologiques améliorant les performances et le confort d'utilisation. A partir de 1909, les progrès en matière de fonderie permettront la création d'un nouveau moteur à quatre cylindres fondus en un seul bloc. Plus compact, ce type de moteur va coexister avec les moteurs « sans soupapes » à chemises coulissantes jusqu'en 1924. En lançant la X19 en 1912, Panhard se positionne sur le marché des 10cv. Ce modèle lui permet d'élargir sa gamme et de toucher un public plus exigeant encore. Son moteur propose donc la particularité d'être fondu d'un seul bloc. Sa cylindrée de près de 2,2 litres se développe sur 4 cylindres. La voiture dispose d'une boîte de vitesse à 4 rapports. La X19 possède de nombreuses qualités pour son époque faisant d'elle une vraie référence.

Notre exemplaire est un très beau Torpedo de 1913. Cette voiture est la possession de la même famille depuis plus de 30 ans. Provenant alors de la région du Puy de Dôme, elle fut entièrement restaurée avec grand soin par son propriétaire. Aujourd'hui dans un très bel état général, notre X19, bénéficia de travaux de rénovation importants dans l'objectif autant que possible d'en conserver les caractéristiques d'origine. Entièrement démontée, la carrosserie fut notamment reprise par un professionnel et nécessita la re-fabrication des ailes. Notre voiture aura néanmoins besoin d'une remise en route. En effet, elle est immobilisée sans tourner depuis plusieurs années, dans de bonnes conditions, au sein de la propriété familiale. Son moteur porte une plaque avec la référence 35771. De couleur verte, ce beau torpédo est muni de roues en bois peintes de la même couleur et d'ailes couleur noire. Elle possède une capote en toile de couleur claire à arceaux bois, en excellent état. Ses équipements sont complets et comprennent

entre autres un cric d'époque et un très beau système d'éclairage acétylène de marque Ducellier dont le générateur est placé sur le marchepied droit à côté du pneu de secours. L'ensemble des ornements extérieurs et intérieurs ont une enviable qualité de présentation. Son intérieur en cuir noir cossu et son volant bois sont une invitation à la promenade. Rare à la vente, notre exemplaire est un témoignage roulant du savoir-faire français de la marque Panhard et Levassor. Aujourd'hui plus que centenaire, cette voiture ne demande qu'à reprendre la route pour le plus grand plaisir de ses occupants et de tous ceux qui la croiseront.

*Panhard et Levassor, one of the very first car manufacturing company, originally powered its cars with Daimler engines. The brand has started proposing its own engines since the 1890's and grown subsequently in the beginning of the 20th Century, becoming the first car company in the world and in France before WWI. Many technological improvements allowed Panhard et Levassor cars to be more comfortable, more reliable and faster. In 1912, the famous X19 model was launched and was the first car in the 10CV-range. In that way, the French brand could propose one a car to the finest enthusiasts. It is equipped with a 2.2 liters four-cylinder engine coupled with a 4-speed gearbox, such engine made the X19 a true reference. Our example is a beautiful torpedo from 1913 and was owned for more than 30 years in the same family. This car was entirely restored with many care by its owner who tried to keep the original spirit of this X19. The bodyshape was also restored by a professional and fenders needed to be remade. It will also need a to be restarted because the car, however well preserved, has not been used for many years. The engine number is 35771. With green paintwork and black leather seats, this car also has green wooden wheels and black fenders. The hood is in light grey canvas with wooden arches which are in excellent condition. The car is also equipped with Ducellier acetylene headlamps. The wooden steering wheel and its deep leather seats are true invitation to come onboard. This Panhard et Levassor is a true testimony of the French know-how from the beginning of the 20th Century. All these elements lead to a quite attractive presentation of this old lady which is now more than 100 years old.*





« Profitez de l'incomparable savoir-faire français »

Marque : Panhard et Levassor  
Modèle : X19  
Millésime : 1913  
Motorisation : 4 cylindres  
Cylindrée : 2 138 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 35771



Carte grise française / French registration

30 000 / 50 000 €



Un très élégant Torpedo plus que centenaire  
Un vétéran rare d'une marque réputée et recherchée  
Un témoin de l'histoire automobile française





## 1966 - FORD MUSTANG FASTBACK CODE K

17 Avril 1964 à New York. Ford révèle son nouveau modèle, la Mustang, qui fait l'effet d'une bombe sur le marché automobile américain : 22 000 exemplaires sont d'ores et déjà commandés ce même jour. Lee Iacocca, alors Directeur général de Ford vient de lancer le nouveau concept de Pony Car : une voiture compacte, d'inspiration européenne, à faible budget et personnalisable à souhaits. Dès 1964, la Mustang est disponible en coupé et cabriolet, gamme à laquelle s'ajoutera une carrosserie fastback en 1965. Les motorisations vont du six cylindres en ligne de 2.8L au V8 289ci de 4.7L, et la liste d'options est pléthorique : chaque Mustang commandée se devait d'être unique. La Ford Mustang sera une vraie révolution sur le marché américain. Dès 1966, le modèle dépasse le million d'unités produites, et son image à la fois jeune, tendance et sportive attire des préparateurs tels que Carroll Shelby, qui hissera la Mustang aux plus hauts sommets de la compétition automobile. La France n'échappe pas au mythe : un modèle de pré-série est utilisé lors du tournage du film le Gendarme de Saint-Tropez. Claude Lelouch, assisté par Henri Chemin, alors directeur des relations publiques chez Ford, la feront entrer dans la légende dans le film « Un homme et une femme », où leur coupé participe au rallye de Monte Carlo. Le même Henri Chemin engage Johnny Hallyday lors de Monte Carlo 1967, offrant à la Mustang un coup marketing extraordinaire. Des pilotes tels que Henri Greder feront briller la Ford sur les plus hautes marches nationales, tandis qu'un certain Jacky Ickx commence à se faire remarquer sur cette monture en Belgique... Le modèle que nous vous présentons a été construit le 10 Novembre 1965, dans une configuration fastback des plus désirables. Élément particulièrement important, il s'agit d'un authentique « Code K », modèle qui servira de base à la Shelby GT350. Elle est donc équipée du V8 289ci High Performance de 271hp, d'un différentiel renforcé et des suspensions raffermies. Le décodage du numéro de série nous confirme que sa configuration actuelle est conforme à l'origine : sa teinte de carrosserie Antique

Bronze Metallic est assortie à une sellerie Pony optionnelle Parchment Crinkle Vinyl en très bel état de présentation. Les Jantes American Racing Thorque Thrust soulignent le caractère sportif du véhicule. Modifications intéressantes, la voiture a reçu une boîte manuelle à 5 vitesses de type Keisler T45RS, permettant une utilisation plus agréable et plus polyvalente et une direction assistée électrique. De nombreux travaux ont été effectués ces dernières années sur le véhicule, parmi lesquels nous notons la réfection du train avant, des freins qui sont assistés, du moteur, de la direction et de l'embrayage. Une réfection de la carrosserie et une peinture sont venues parachever l'ensemble. Un rapport d'expertise de 2013 atteste de la qualité de ce véhicule. Cette Mustang fastback code K se présente dans sa version la plus désirable. Elle s'adresse à un amateur exigeant et recherchant le mythe dans sa déclinaison la plus exclusive.

*On April, 17th 1964 was released the famous Ford Mustang. Available in coupé and convertible, the Fastback came into production on 1965. From the 2.8 liters straight-six to the 289ci V8, the Mustang was easily customizable, each one had to be unique. More than a million cars were made in 1966. The car became very famous, from movies to road tracks, thanks to Carroll Shelby. Our model was built on 10th November 1965 and is a very rare "K-Code" version which served as a base for the Shelby GT350. It has the 289ci V8 "High Performance" engine. The VIN shows that the car is still in accordance to its original condition: antic bronze metallic paintwork with Pony parchment crinkle vinyl inside are in very good condition. The car has been equipped with a Kreisler T45RS manual five-speed gearbox and a power steering. Lots of work have been made upon front drive, brakes, engine, clutch, direction and steering. The car has also received a new paintwork. This Mustang is maybe one of the most desirable version in K-Code, the highest range on this model, and in fastback coupé, which makes it even rarer. The most exclusive of all Mustangs*





## « Lâcher les chevaux sauvages est un régal »

Marque : Ford  
Modèle : Mustang Fastback  
Millésime : 1966  
Kilométrage : 20 500 miles au compteur  
Motorisation : 8 cylindres en V  
Cylindrée : 4 737 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 6T09K146117



Carte grise française / French registration

45 000 / 55 000 €



Une version ultra désirable et recherchée  
Un mythe automobile plus vivant que jamais  
Un collector inimitable et indémodable





## 1991 - ALFA ROMÉO SZ

Avec la SZ, la marque turinoise Alfa Roméo propose un véritable OVNI dans le monde des voitures de sport. La S.Z., pour Sprint Zagato, évoque une voiture fameuse, la Giulietta Sprint Zagato, et renoue avec la si célèbre et audacieuse Carrozzeria Zagato. Basé sur la plateforme raccourcie de la 75 Evoluzione, le projet ES30, pour Experimentale Sportscar 3.0, lui emprunte également son moteur à six-cylindres en V de 2 959 cm<sup>3</sup> de 210 chevaux. Mais c'est par sa ligne que la voiture impressionne le plus. Les conventions stylistiques sont littéralement balayées ce qui vaudra à la SZ son surnom affectueux de « il monstro ». Entièrement fabriquée à la main dans les ateliers Milanais, cette robe n'est disponible qu'en rouge Rosso Alfa. Faite d'un assemblage de résine thermodurcissable et de fibre de verre, la carrosserie étudiée en soufflerie est munie d'un aileron en fibres de carbone, technologie très rare pour l'époque, ainsi que d'un toit en aluminium. La ligne très fluide avec un Cx de 0,30 est plongeante, avec une poupe tronquée évoquant les Alfa TZ, dont le coffre renferme la roue de secours. L'intérieur propose deux baquets recouverts de cuir Connolly, la climatisation, les vitres électriques et la fermeture centralisée, un espace derrière les sièges permet d'emmener quelques bagages. Une petite plaque vient indiquer le numéro de l'exemplaire parmi les 1035 produits. Véritable pièce de collection, la SZ est aussi la dernière Alfa Roméo à propulsion avant la 8C de 2008. Cette auto si extravagante sera également proposée en Roadster, la RZ, produite à seulement 241 exemplaires.

Le modèle présenté est une Alfa Romeo SZ mise en circulation le 19 août 1991 et portant le N°431. Cet exemplaire d'origine française fut livré neuf à l'agent Alfa Romeo de Digne-les-Bains. L'historique de cette voiture est limpide avec seulement 4 propriétaires de 1991 à 2015. Elle fut notamment la propriété des Etablissements Gemelli, concessionnaire Alfa Romeo. La voiture possède de plus un dossier intéressant, comprenant le press-book d'époque, les brochures commerciales, le bon de commande avec la pré-réservation et sa confirmation, le carnet d'entretien, ainsi que le manuel du conducteur et différents documents sur la SZ dont la revue technique numérotée. Cette voiture a régulièrement roulé et les différents contrôles techniques permettent de le retracer. Elle avait ainsi parcouru 28739 km en 2003, 41507 en 2011 et en totalise aujourd'hui un peu plus de 47 000. En bon état général, cette voiture a son double des clefs, son autoradio associé aux haut-parleurs estampillés Alfa, tout comme son cric accompagné de sa roue de secours, en plus de sa housse d'origine Alfa

Romeo. L'intérieur est très propre, les sièges de couleur crème et les moquettes présentent bien, seule une petite craquelure au niveau du tableau bord est à signaler. La peinture extérieure est de belle qualité elle aussi, mise à part au niveau des arches de toit, ici couleur acier, où le vernis commence à craqueler comme sur tous les coupés de cette série artisanale. Avec une climatisation mise aux normes actuelles et rechargée cet été, ainsi qu'une batterie neuve, en plus d'avoir été dernièrement révisée au printemps dernier alors que la voiture avait un peu plus de 44 500 km, cette charmante italienne est prête à prendre la route avec vous et ne demande qu'à rouler. La SZ est une voiture à part, une de ces voitures qui ne laisse pas indifférent mais dont la personnalité et le charme sont indéniables. Produite en faible nombre, mue par le célèbre V6 Alfa et dotée d'excellentes qualités routières, elle est déjà collector et sa cote grimpe. Son style unique la rend singulière et particulièrement attachante.

*When Alfa Roméo released the SZ, it was like seeing a UFO in the world of early-1990's sport cars. Based on the 75 Evoluzione's chassis, the SZ also had the same 3.0 liters V6 engine. But above all, it was its shape that was revolutionary. Entirely handcrafted at the Zagato's factory and available only in Rosso Alfa, the diving face and the short tale remained many of Zagato's creation, like the famous TZ. Made in plastic and glass fibers with an aluminum roof and a carbon fiber wing, the body of the car made no concession about the style, and the drawing was unlike anything ever drawn for a car. The inside is very simple with two bucket seats in Connolly leather, AC, electric windows and closing doors. The Sprint Zagato was also the last Alfa with rear-wheel drive, before the 2008 8C. Our model was registered for the first time on 19th August 1991 and delivered brand new in France to the Alfa Roméo dealer of Dignes-Les-Bains. It was owned by only four owners and have an interesting dossier, with its original user books, numbered technical book, a press file, pre-purchase and purchase orders and of course the maintenance book besides many MOTs which will allow to retrace its history and mileage. This car also has its second key, original radio, slipcover, jack and toolbox. The inside is in very good condition with only a small crack on the dashboard, the painting is also very good with small cracks on the varnish. AC was refilled and the battery changed, whereas the car was entirely revised last spring to allow you to go by road with this extravagant Italian diva. This model is N°431 of only 1035 made, be sure that this car was considered as a collector's item since its release.*





## « Une voiture au caractère hors du commun »

Marque : Alfa Romeo  
Modèle : S.Z.  
Millésime : 1991  
Kilométrage : 47 300 km au compteur  
Motorisation : 6 cylindres en V  
Cylindrée : 2 959 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : ZAR162000 0300470



Carte grise française / French registration

55 000 / 65 000 €



Le réputé et mélodieux V6 Alfa Romeo  
Un exemplaire français au bel historique  
Une voiture envoutante à conduire comme à regarder





## 1960 - PORSCHE 356 1600 BT5

La naissance de la 356 a lieu le 8 Juin 1948 lorsque le gouvernement allemand homologue la production de la première Porsche. Cette version est le 356ème projet. Avec un moteur quatre cylindres à plat en position de porte à faux arrière, un refroidissement par air et une carrosserie profilée et fluide, la voiture plaît. La production va rapidement s'organiser pour répondre à la demande et abandonner progressivement la fabrication à la main. Les victoires en compétition viennent renforcer le succès du modèle. Lorsque la 356 A fait son arrivée en 1955, près de 8 000 exemplaires ont déjà été fabriqués. La gamme se décline alors en coupé, en cabriolet, en Speedster mais aussi dans une série prestigieuse à destination sportive et dénommée Carrera. C'est à la fin de l'année 1959 que Porsche propose la « B ». Evoluant pour répondre à des normes sécuritaires, elle se distingue par des pare-chocs relevés à l'avant et à l'arrière, des clignotants en forme d'obus, des poignées de portes plus larges, des phares positionnés plus haut. Côté motorisation, le 1300 cm3 disparaît, laissant place au 1600 décliné en trois versions : 60, Super 75 et Super 90. Sur les premières générations de « B » dénommées T5, la forme du coffre avant est arrondie. Peu de temps après l'évolution donnera la T6 qui adopte une forme de capot plus carrée et des grilles d'aération devant le pare-brise. Au fil des années la 356 ne va cesser de s'améliorer. Quatre générations vont ainsi se succéder apportant chacune d'elles leurs lots d'améliorations techniques, de développement de cylindrées et de puissance. A l'automne 1963 la 356 C apparaît reprenant le dessin de la B, c'est l'ultime évolution du modèle. Le dernier exemplaire de la 356 C quittera la chaîne en avril 1965, soit un an après le lancement de la 911.

La voiture présentée est un coupé BT5 immatriculé pour la première fois le 1er Juillet 1960 et très certainement allemande d'origine. Cette voiture séjourna en Hongrie où elle bénéficia d'une restauration poussée à partir du châssis. Elle fut ensuite la propriété d'un anglais avant d'être importée en France. La voiture présente très bien dans sa livrée noire, associée à un intérieur en cuir sable en excellent état. Les moquettes noires à passepoil beige ont été intégralement remplacées. Son moteur

est le fameux quatre cylindres à plat atmosphérique. C'est un 1600 type 616/1 et développant 60 ch dont le numéro est 604217. Notre exemplaire est dans un très bon état général ayant bénéficié d'une restauration il y a moins de 10 ans et dont les étapes sont retracées par un dossier. Saine cette voiture a aussi fait l'objet d'une réfection mécanique et fonctionne de manière satisfaisante. Au volant de cette 356 on est séduit de prime abord par la qualité de la finition et la modernité des commandes. La Porsche 356 connaît ces dernières années un véritable engouement à la hauteur du mythe qu'elle a engendré et notamment soutenu par la forte demande du marché allemand. Comment ne pas tomber amoureux de ses courbes si fluides qui ont fait la renommée et le prestige de la marque Porsche.

*German Government authorized the first 356 to be sold on June, 8th 1948. The car has a flat-four engine mounted between rear wheels and driving such a car was quickly appreciated among car enthusiasts, so Porsche had to adapt production to answer increasing demand. More than 8000 models were already sold in 1955 when the 356 A was released, available in convertible, coupé, Speedster and the exclusive Carrera. The B was then released in 1959, powered by a new 1600cc flat-four engine developing 60, 70 and 90 bhp. The last version, the 356 C, was produced from 1963 to 1965, one year after the first 911. Our model is a B T5 coupé from July, 1st 1960. This car was probably delivered brand new in Germany and travelled to Hungary where it was entirely restored from the chassis. Then it was owned by an Englishman before being imported in France. The car has a beautiful varnished black painting and sand tone leather inside, with all black and white trimming carpets replaced. The engine is a 1600cc 616/1 flat-four developing 60 bhp numbered 604217. The car is in excellent condition and has been restored about 10 years ago; it was also revised and drives very well. Because of the increasing demand on the 356 especially in Germany, these cars are becoming more and more expensive on classic car market, and our example has strong arguments to convince you that you will enjoy driving it for many years.*





## « Un coupé nommé désir »

Marque : Porsche  
Modèle : 356 BT5 Coupé  
Millésime : 1960  
Kilométrage : 11 460 km au compteur  
Motorisation : 4 cylindres à plat  
Cylindrée : 1 582 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 109532



Carte grise française / French registration

60 000 / 70 000 €



Une ligne pure et belle à regarder  
Le célèbre « katrapla » va vous faire vibrer  
Le 1<sup>er</sup> chef d'œuvre qui allait forger la légende de Porsche





## 1957 - ROLLS ROYCE SILVER CLOUD I CABRIOLET

Mythe de l'automobile s'il en est, la Silver Cloud de Rolls Royce fut le véhicule le plus luxueux produit de 1955 à 1966 dans l'usine de Crewe en Angleterre. Son dessin d'une grande élégance impressionne au premier coup d'oeil. La Silver Cloud possède un châssis à section en caisson dont les différents éléments sont soudés, ses éléments de carrosserie sont en acier et en aluminium. Le châssis séparé permet la réalisation de carrosserie spéciale auprès de célèbres carrossiers comme James Young, Mulliner ou Park Ward. La voiture est longue, large mais est d'une grande élégance, dégagant au premier regard une allure princière. Lancée en 1955 avec le 6 cylindres de 4,9 litres, elle est douce à utiliser grâce à sa boîte automatique. Les quatre freins à tambours sont hydrauliques et assistés. La suspension est à roues indépendantes à l'avant et à essieu rigide avec ressorts semi-elliptiques à l'arrière. Deux options importantes seront proposées au catalogue, la direction assistée et l'air conditionné. Trois générations de Silver Cloud verront le jour avec à chaque fois des évolutions techniques et esthétiques.

Le modèle présenté est un splendide cabriolet quatre places de 1957. A l'instar des premiers cabriolets Silver Cloud I réalisés par H.J.Mulliner, notre voiture - homologuée cabriolet et conduite à gauche - est issue de la berline Standard Saloon. Ce dessin type 7504 dénommé « convertible coupé » sera plus largement décliné en série sur les modèles suivants Silver Cloud II. La voiture sortit des chaînes de production de Crewe en février 1957 et fut livrée à Londres. Fait rare, elle est dotée de la direction assistée et de la climatisation. Cette sublime Rolls fait le bonheur et la fierté de son propriétaire depuis 2003, date à laquelle il en fit l'acquisition à Monaco. Le précédent propriétaire l'avait acquise au début des années 90 et avait alors entrepris une réfection de fond. Afin de parachever les soins prodigués, elle fit l'objet en 2005 d'une cosmétique complète comprenant notamment une peinture neuve dans sa couleur rouge cardinal. Cette voiture dans un état proche concours a donc fait l'objet de grands soins au cours de son histoire. Le luxe intérieur n'a rien à envier aux productions les plus

récentes. Le raffinement, la noblesse des matériaux utilisés et la qualité perçue sont incroyables. L'essai que nous avons pu réaliser confirme la douceur de fonctionnement de cette voiture et de sa boîte de vitesse automatique, lovés dans une sellerie Connolly des plus confortables. Le compartiment moteur qui accueille la pièce maitresse est à la hauteur du reste de la voiture : impressionnant. On comprend pourquoi cette auto fit sensation à chacune de ses apparitions en meeting ou concours d'élégance. Proposée avec son dossier de factures, d'entretien et de restauration, sa trousse à outils complète et ses manuels d'utilisation, notre cabriolet est une merveilleuse opportunité de goûter au charme et raffinement de cette voiture d'une classe à part. Un must tout simplement.

*Produced from 1955 to 1966, the Rolls Royce Silver Cloud was the most luxurious car ever made in the Crewe factory, with a large, balanced and impressive bodyshape. With a split chassis, the Cloud was easily transformable for special requests by coachbuilders like Mulliner, James Young or Park Ward. Powered by a 4.9 liters straight-six engine coupled with automatic gearbox, the Silver Cloud is very sweet to use. Our exemple is a sublime drophead coupé from 1957. Like the H. J. Mulliner convertibles, our car is based on a saloon and modified by a professional as a DHC with left hand drive. The car was made at Crewe in February 1957 and delivered brand new in London, originally equipped with air conditioning and power steering. The current owner bought the car in 2003 in Monte Carlo to its previous owner who had it since the early 90's. The car was deeply reviewed in the same time and has been repainted in 2005. In astonishing condition, this car has been very well preserved and is as comfortable as modern luxury cars. We have tried this car which runs and handles very sitting in the amazing Connolly leather seats. The engine compartment is simply breathtaking. The condition of this car allows it to attend most refined meetings and elegance competitions. The car is sold with its dossier compelling maintenance and restoration bills, but also its original toolbox and handling books. Our drophead coupé is simply a pure wonderful car to use, a chance to drive into luxury, a must-have.*





## « Une voiture à nulle autre pareille »

Marque : Rolls Royce  
Modèle : Silver Cloud I cabriolet  
Millésime : 1957  
Kilométrage : 59 700 miles au compteur  
Motorisation : 6 cylindres  
Cylindrée : 4 887 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : SSD 172



Carte grise française / *French registration*

140 000 / 180 000 €  
(sans réserve / *no reserve*)



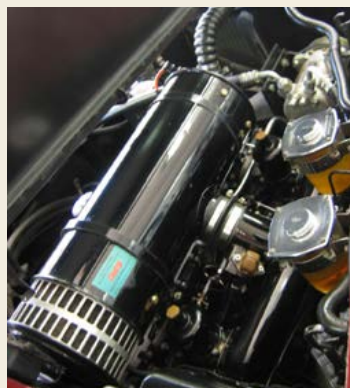
Un chef d'oeuvre automobile mondial  
La voiture de tous les superlatifs  
Un exemplaire dans un état exceptionnel













## 1989 - PORSCHE 964 C2

Le succès de la 911 s'est fait grâce à de subtiles évolutions. A la fin de la décennie 80, Porsche travaille sur le remplacement de la 3.2L et présente en septembre 1988 au salon de l'auto de Paris la 964. Elle sera pour la première fois dans l'histoire de Porsche en quatre roues motrices. La version deux roues motrices sortira l'année d'après avec les versions Targa et cabriolet. Les trois déclinaisons de carrosserie peuvent bénéficier de la transmission 2 ou 4 roues motrices. Bien qu'esthétiquement très proche de la 3.2 litres même si elle propose des pare-chocs enveloppants et des jupes en bas de caisse, la nouvelle 911 est nouvelle à 85 %. Cette génération très courte de 911 qui ne durera que 4 ans sera produite à un peu plus de 31 000 exemplaires. La 964 conserve le célèbre Flat 6 refroidi par air, cette fois-ci catalysé et à double allumage. Doté de 3,6 litres de cylindrée il développe 250 ch à 6 100 tr/mn. La voiture s'offre des performances de premier rang avec un 0 à 100 km/h abattu en 5,5 s et le kilomètre DA en 25 s. Le moteur peut être associé à une boîte manuelle 5 rapports ou Tiptronic 4 rapports. La direction assistée est montée en série, ce qui rend la voiture plus facile à conduire que la 3.2L. Nouveauté importante, un aileron se déploie automatiquement à partir de 80 km/h. En 1992 un restylage engendre le remplacement des jantes Speedline par des jantes et des rétroviseurs plus aérodynamiques appelés « Cup ». Les Airbags à l'avant deviennent de série tout comme la climatisation. Le freinage opéré par 4 disques est à la hauteur de la réputation de la marque.

Le modèle présenté est une Carrera 2 à boîte mécanique, livrée neuve en décembre 1989 par les Etablissements Sonauto, année modèle 1990. Cette très belle auto a parcouru à ce jour, moins de 60 000 km. Sa livrée combine un intérieur cuir drapé bleu à une robe « Marine Blue Metallic » assortie, le tout complété de jantes Speedline avec leurs antivol à clefs d'origine. Elle est équipée

de sièges électriques, d'un toit ouvrant lui aussi électrique, d'un autoradio Blaupunkt très certainement d'époque, de la climatisation et d'un essuie-glace arrière. Elle se présente dans un excellent état général intérieur comme extérieur et a toujours été utilisée avec soin au cours de son histoire. Le dossier qui l'accompagne permet de retracer l'historique clair de cette voiture qui a été entièrement révisée en 2014. Elle est munie de son carnet d'entretien, de son manuel de bord, de sa trousse à outils, du double de clefs, de son compresseur et d'un manomètre Porsche. Cette 911 prête à prendre la route est de plus « matching numbers ». La 964 est un fabuleux compromis entre une voiture à sensations pas trop aseptisée, et une voiture facile d'usage. Sa cote actuelle ne fait d'ailleurs que progresser. Alors si vous souhaitez acheter une 964, n'en cherchez pas une autre, celle-ci a tout pour plaire aux porschistes les plus exigeants: un excellent état, un historique français limpide, un faible kilométrage et un carnet d'entretien.

*At the 1988 Paris Motorshow, Porsche presented the 964 as the latest 911 evolution, which was, for the first time, available in four wheel drive. The rear wheel drive was presented next year along with Targa and Convertible versions. Aesthetically close to the 3.2, the 964 is a new car which was produced to more than 31.000 models. Our one is a Carrera 2 with 5-speed gearbox, Speedline wheels and Marine Blue Metallic paintwork. The inside is in blue leather and fabric, electric seats, opening roof, air conditioning and rear window washer. This car is in excellent original condition and has a very good dossier. In fact, it was entirely reviewed in 2014 and it has its maintenance books, toolbox and second key. Matching number of course, this sublime 964 is ready to go on trip. If you are looking for a 964, this one will please most exigent Porsche-enthusiasts because of its history and condition.*





## « Changer l'essentiel tout en gardant l'essentiel »

Marque : Porsche  
Modèle : 911 type 964  
Millésime : 1989  
Kilométrage : 59 950 km au compteur  
Motorisation : 6 cylindres à plat «Flat 6»  
Cylindrée : 3 600 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : WPOZZZ96ZLS400120

Carte grise française / French registration



55 000 / 65 000 €



Le parfait compromis entre modernité et sensations  
Un exemplaire très bien conservé et conforme à l'origine  
Une 964 au faible kilométrage d'origine





## 1969 - JAGUAR TYPE E 4,2L COUPE 2+2

La type E va marquer son époque par sa beauté, ses performances, son comportement routier de premier plan et sa «relative» accessibilité. Lancée en 1961 pour remplacer les non moins célèbres XK, elle en reprend le bloc moteur 3,8 Litres 6 cylindres à double arbre à cames en tête et les trois carburateurs SU mais propose de nouveaux développements techniques. Elle possède quatre roues indépendantes équipées de quatre freins à disque et une toute nouvelle suspension arrière dotée de quatre amortisseurs télescopiques avec ressorts intégrés. En 1964, La série 1 reçoit un bloc réalésé à 4.2 L développant 265 ch SAE. Elle bénéficie aussi d'une boîte de vitesse entièrement synchronisée et d'un système de refroidissement amélioré mais conserve ses phares carénés. La série 2 lancée en 1968 est considérée comme la plus fiable, elle est équipée d'un meilleur système de refroidissement et de freinage Girling. Des pare-chocs plus gros sont rendus nécessaires pour les normes américaines, tout comme le remplacement des trois carburateurs SU HD8 par deux carburateurs Stromberg. Si la gamme de la Type E s'articule autour d'un coupé deux places et d'un cabriolet, Jaguar désire rendre accessible son best seller aux familles plus nombreuses. Le coupé 2+2 sera présenté au salon de Genève en 1966. L'empattement de la voiture est allongé, et le toit est surélevé, afin de gagner en habitabilité. Néanmoins, le coupé 2+2 garde un profil harmonieux dans l'esprit du coupé originel. Bien que les places arrière soient exiguës, la formule fait ses preuves, notamment aux Etats-Unis. Il s'écoulera 5 326 Type E Série 2 coupé 2+2 jusqu'en 1970, date à laquelle la Jaguar sera profondément remaniée.

Notre exemplaire est un coupé 2+2 sorti d'usine le 17 novembre 1969 et destinée comme beaucoup de Type E au marché américain. Sa livrée lui donne un charme incroyable et combine une peinture « Willow Green » à une sellerie en cuir « Suede Green ». Ces deux teintes de vert en font un modèle à part. Les ceintures de sécurité Kangol ajoutent une touche de sportivité à l'habitacle

de notre Type E. Jamais restaurée au cours de ces dernières années, la voiture possède une vraie patine qui lui confère son authenticité et son charme. Elle fonctionne correctement, les compressions prises sur son moteur sont bonnes. Elle est dotée de ses carburateurs Stromberg qui, point plus, fonctionnent au sans plomb. Options particulièrement intéressantes, elle est équipée de la climatisation en état de fonctionnement et de la direction assistée. Sa boîte de vitesse mécanique vous permettra de profiter des vocalises du 6 cylindres. Le Jaguar Heritage qui l'accompagne confirme que cette voiture est bien « matching numbers » et « matching colours ». C'est une voiture saine, non accidentée et dont les ornements en chromes sont en bon état. Cette 2+2 qui permet de concilier l'amour de la voiture ancienne et la vie de famille possède une vraie personnalité, ce charme Seventies qui en fait une voiture à ne pas laisser passer. Une des dernières Type-E « abordable », profitez-en.

*The famous E-Type, another myth from the sixties, remains in our memories as one of the most successful cars ever made. Originally delivered with the 3.8 liters straight-six engine with twin overhead camshafts, the E-Type then powered by a 4.2 liters engine in the Series 2. The car was available in two-seater coupé and roadster, and for the first time as a four-seater coupé, released in 1966 with a longer chassis and bigger roof which makes it more comfortable. 5 326 examples were made before the E-Type became powered by the V12. Our model is a four-seater coupé released on November, 17th 1969 in America. In Willow Green paintwork with Suede Green inside, the car has never been restored during last years and is probably in original condition, the car has a beautiful patina. The car is equipped with two Stromberg carburetors, power steering and the very rare air conditioning, which still works. It also has a four-speed manual gearbox and the Jaguar Heritage certificate which attests that the car is fully matching numbers and colors. The car is rust free and the chromes are in good condition. The last affordable E-Type.*





## « Le plaisir de faire du sport en famille »

Marque : Jaguar  
Modèle : Type E 4,2 coupé 2+2  
Millésime : 1969  
Kilométrage : 95 050 miles au compteur  
Motorisation : 6 cylindres en ligne  
Cylindrée : 4 235 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : P1R43101



Titre de circulation américain, demande FFVE en cours /  
*U.S. registration*

35 000 / 45 000 €



Une livrée Seventies irrésistible  
Une type E à partager en famille  
La voiture de collection par excellence





## 1991 - FERRARI TESTAROSSA

Sur le podium des posters de chambre d'adolescent depuis les années 80, la Ferrari Testarossa figure sans aucun doute en très bonne place. Véritable mythe automobile de sa génération, son nom ressuscite la glorieuse 250 Testa Rossa, qui domina notamment les 24 heures du Mans 1958, 1960 et 1961. Présentée au Salon de Paris en 1984, le nouveau modèle de Maranello choque et impressionne immédiatement. Sa carrosserie en aluminium, basse et large, son allure puissante et ses imposantes ailes arrière striées inscrivent d'emblée la Testarossa comme étant la reine des GT. Le dessin de Pininfarina va marquer à jamais les années 1980. Cette alchimie entre bestialité et fluidité est accentuée par un porte à faux arrière très court, et une proue allongée incorporant des phares escamotables. Sous le capot, on retrouve un 12 cylindres à plat, héritage des 356 GT4 BB et 512 BB. Le bloc de 4 942 cm<sup>3</sup> est coiffé de deux culasses à quatre soupapes par cylindre, et développe 390cv. Le couple impressionnant, la régularité de fonctionnement et le son envoûtant offrent une expérience de conduite unique. L'atmosphère dégagée par l'habitacle est typique de son époque, où plastiques se mélangent à une sellerie en cuir Connolly et où le bloc compteur est surplombé par un volant Momo. Produite à 7 177 exemplaires, la Ferrari Testarossa en plus de devenir une icône intemporelle fut un vrai succès commercial. Si elle a longtemps été oubliée par les collectionneurs, ce temps est révolu...

Le modèle que nous présentons est l'une des dernières Testarossa produites avant l'apparition de la 512TR qui lui succède. Française d'origine Charles Pozzi, elle fut livrée neuve par les Etablissements Pagani Frères le 18 avril 1991. Elle est dans une livrée incontournable, peinture rouge, sellerie en cuir noir et moquettes rouges. Cette voiture a bénéficié d'un suivi régulier, dossier de suivi et factures à l'appui. La dernière révision générale fut effectuée en début d'année chez un spécialiste de la marque, elle comprenait le remplacement des courroies. Parmi les autres travaux sur notre Testarossa, on peut noter que l'embrayage été refait il y a environ 10 000 kms. Cette voiture est dans un excellent état général aussi bien extérieur

qu'intérieur. Cette qualité de présentation est certainement due à son historique stable depuis 1999 date à laquelle elle ne totalisait que 20 000 km. Elle n'a depuis connu que deux propriétaires. Elle est munie de sa trousse à outils, de sa pochette de carnet et de sa housse Ferrari. Cette voiture a régulièrement roulé, gage de fiabilité supplémentaire. Notre exemplaire a donc tous les atouts pour séduire les amoureux exigeants du modèle. Cette voiture mythique est le symbole automobile de sa génération, elle a fait rêver bon nombres d'hommes désormais en âge et en moyens de l'acquérir. C'est donc tout logiquement qu'elle a retrouvé auprès des collectionneurs du monde entier une cote digne de son rang. N'attendez plus, réalisez votre rêve...

*The Ferrari Testarossa, huge myth among automotive history, is one of the most thrilling cars from the 1980's. Its name resurrects the famous 500 and 250 Testa Rossa and their famous red painted valve covers. Released at the 1984 Paris Motorshow, the new car from Maranello has an entirely new aluminium body, still drawn by Pininfarina, an inspiration which deeply marked the 80's. Powered by famous flat-12 cylinders seen in the BB 512 I, the Testarossa now has red-painted camshafts, but also 4 valves per cylinder, an increased displacement, and 390 bhp. It is also the first two-seater V12 from Ferrari designed as a GT with leather seats. Our model is one of the latest Testarossa ever made before the 512 TR. It was delivered brand new on 18th April 1991 by the Charles Pozzi Garage, Pagani Frères. With classic Rosso Corsa and black leather on red carpets, our Testarossa has always been very well maintained as her maintenance book and bills could testify. A full revision was made on January 2015, clutch was replaced 10.000 km ago, and the car is now in excellent condition. Its history dates back to 1998 when it had only 20.000 km. Delivered with original toolbox, handbook in its leather case and Ferrari slipcover, this car was used regularly, which makes it more reliable. Fulfill your dream with this legendary car, the symbol of its generation.*





## « Ferrari annonce la couleur à la concurrence »

Marque : Ferrari  
Modèle : Testarossa  
Millésime : 1991  
Kilométrage : 77 200 km au compteur  
Motorisation : 12 cylindres à plat  
Cylindrée : 4 942 cm<sup>3</sup>  
N° de série : ZFFAA17B000088493



Carte grise française / French registration

90 000 / 110 000 €



Un dessin exceptionnel toujours aussi impressionnant  
Pas une mais La voiture de sport par excellence  
Un exemplaire attractif au bel historique





## 1975 - MONICA 560

La Monica 560, avant d'être une voiture de luxe, est le symbole de l'ambition et du savoir-faire automobile français, dans la continuité des plus grandes marques comme Delahaye, ou Facel Vega. Fruit de la passion et de la pugnacité de Jean Tastevin, le projet fut initié à la fin des années 60. A cette époque, ce dernier est le patron de la Compagnie Française de Matériel Ferroviaire et il va s'appuyer sur ses infrastructures industrielles pour proposer une nouvelle définition française de l'automobile de luxe. S'entourant d'une équipe de spécialistes de différentes nationalités, il va mener à bien le projet fou, de développer une berline de grand luxe, capable d'emmener 4 personnes et leurs bagages à vive allure dans le plus grand confort. Après de nombreux essais et de multiples développements puis plusieurs présentations au marché qui vont retarder sa mise en vente, la Monica 560 dans sa version définitive est commercialisée au salon de Paris en 1974. Elle possède un châssis à charpente tubulaire, des suspensions avant indépendantes et arrières De Dion. Sous le capot avant on retrouve un V8 d'origine Chrysler, qui fort d'une cylindrée de 5,6 litres développe 285ch à 5 400 tr/mn. Il est associé à une boîte de type ZF à 5 rapports ou à une boîte automatique à trois rapports Torqueflite d'origine Chrysler. Cette voiture est capable de performances de premier ordre avec 240 km/h de vitesse de pointe et un kilomètre départ arrêté en 27s5. La voiture est luxueuse, l'intérieur offre un assemblage de matières nobles, un cuir Connolly, des moquettes pure laine et une planche de bord en loupe d'orme. Les cadrans sont personnalisés du sigle Monica et disposés derrière un beau volant en bois verni. Le concept d'un coupé quatre places était pertinent et visionnaire mais la crise pétrolière aura raison de ce bijoux dont seulement 22 exemplaires seront assemblés.

Notre Monica, perle rare s'il en est, fut destinée au marché espagnol. Elle devait donc être distribuée par les Etablissements Albion à Barcelone, partenaire commercial de la marque. Elle porte le N° de châssis 104. Elle possède une livrée bleu azur associée à un intérieur cuir de couleur marine. Livrée neuve en 1975 à l'importateur espagnol, elle fut exposée au Salon de Barcelone en mai de la même année. Cette voiture ne fut immatriculée pour la première fois qu'en 1977, au nom d'un joailler espagnol. L'actuel propriétaire en fit lui l'acquisition il y a 10 ans, la voiture étant alors déjà sur le territoire français depuis 1990, lorsque le 1er possesseur l'avait revendue à une personne du nord de la France. Passionné par cette voiture, il entreprit un sérieux projet de remise en état. Notre Monica a fait l'objet d'une restauration méticuleuse avec pour fil conducteur le souci de préserver son authenticité. Elle fut confiée à des professionnels réputés, notamment un maître carrossier qui mit la carrosserie à nue avant de la repeindre et à un sellier, compagnon du devoir, qui redonna à la sellerie son éclat d'antan tout en conservant un maximum de matériaux d'origine. Le système de climatisation, de direction assistée, l'autoradio d'époque et les instruments de bord ont également été entièrement reconditionnés et fonctionnent parfaitement. Côté mécanique, le bloc et sa boîte de vitesse automatique à 3 rapports ont été démontés afin d'être entièrement révisés. Elle est équipée d'une ligne d'échappement

double en inox sur-mesure et de 4 pneumatiques neufs Michelin Collection. Cette Monica dont la rénovation vient de s'achever est superbe et prête à prendre la route pour vous offrir le meilleur. En plus d'un dossier très complet retraçant l'historique de la voiture, les travaux effectués et de la documentation d'époque, elle sera vendue avec un pare-brise et une lunette arrière, ainsi que de deux roues complètes montées en Michelin. L'opportunité d'acquérir une Monica ne se présente que très exceptionnellement. L'exemplaire de notre vacation est irrésistible et offrira à son futur propriétaire la joie immense de posséder l'une des pages les plus ambitieuses de l'histoire automobile française contemporaine. A vos enchères !

*Before being a luxurious sport car, the Monica 560 was the true symbol of French know-how and ambition in the world of exclusive automobiles, like Delahaye or Facel Vega. Initiated in the late 1960's by Jean Tastevin, chairman of the CFMF, he used the factory facilities to create a new car which had to represent France on this small market. With many foreign engineers, he will achieve the mad project to build a prestigious 4-doors sedan, able to carry 4 passengers with their luggages in a comfortable atmosphere. The project was slowed down by numerous essays and developments, but at the 1974 Paris Motorshow, the Monica 560 was released. Based on a tubular skeleton chassis and independent DeDion suspensions, the car is powered by a Chrysler 5.6 liters V8 engine developing 285 bhp coupled with a 5-speed manual gearbox or a Chrysler Torqueflite 3-speed automatic gearbox. With a top speed of 150 mph, the Monica is quite a fast car, but also very exclusive. The inside is covered with Connolly leather, wool carpets and a burr elm dashboard. This 4-doors coupé was visionary, but in the middle of the oil crisis, this jewel was not indented to survive, and only 22 models were made. Our example was created for the Spain market and supposed to be sold by Albion Est. of Barcelona, commercial partner of Monica. It wears the chassis number 104. Delivered brand new in 1975, the car was displayed at the Barcelona Motorshow but registered for the first time in 1977 by a Spanish jeweler. This Monica was bought ten years ago by its current owner and was already in France since 1990, when its first owner sold it to someone in northern France. Fascinated by this car, he intended a large work of rebuilding. Our car was entrusted to a master coachbuilder who unsettled the body and to a famous saddler who restored its old brightness, preserving as many original parts as possible, like air conditioning, original radio and onboard instruments. The engine and gearbox were also unsettled to be restored and checked. The twin stainless exhaust system was made-to-measures for this sublime car. Michelin Collection tires are brand new. The restoration of this Monica has just been completed to allow you to provide the best. With its large dossier including bills and original documents retracing all the history of this car, it will be sold with a spare windscreen, a rear window and two wheels with Michelin Collection tires. To acquire a Monica has become incredibly rare nowadays, and our 560 is irresistible enough to provide its new owner the feeling to drive one of the most ambitious contemporary French sports car.*





## « L'inégalable prestige du Made in France »

Marque : Monica  
Modèle : 560  
Millésime : 1975  
Kilométrage : 30 km au compteur  
Motorisation : 8 cylindres en V  
Cylindrée : 5 562 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 0104



Carte grise française / French registration

120 000 / 140 000 €



Un symbole de l'aventure automobile française  
Une voiture sublime, exclusive et introuvable  
Un exemplaire tout simplement magnifique













## 1989 - PORSCHE 911 3,2L SPEEDSTER

Présenté au salon de Francfort 1987, le Speedster Porsche est une variante carrosserie de la 911 Carrera 3,2 litres qui a commencé sa carrière en 1983. La mécanique de ce cabriolet de sport que Porsche appelle Speedster est en effet strictement identique à la version classique. Il dispose d'un 6 cylindres à plat atmosphérique de 3,2 litres de cylindrée développant 231 chevaux couplé à la boîte de vitesse G50 à 5 rapports. L'écrin qui l'accueille est lui beaucoup plus exclusif. Clin d'oeil à l'histoire de la 356, ce Speedster se caractérise par un petit pare-brise très incliné et un couvre capote qui est un carénage articulé, évoquant par sa forme un double appui-tête profilé. Le tout donne une silhouette très ramassée, particulièrement lorsque la voiture est capotée, pour autant, dans le même dessin Porsche a réussi l'exploit d'éviter la sensation de confinement. C'est cette ligne résolument sportive qui a séduit les clients de l'époque, lesquels ont pour la plupart opté pour une sportivité encore exacerbée en choisissant le fameux pack « Turbo Look ». Ils avaient alors le choix entre deux versions de carrosserie : la caisse étroite et la caisse large. Exclusif de par son design, le Speedster l'est aussi de par sa faible diffusion. L'aérodynamique de la voiture permet de rouler décapoté à vive allure sans craindre les remous liés à la vitesse. Cette déclinaison stricte deux places, offre un gain de poids de près de 70 kg par rapport au cabriolet Carrera contemporain. Seulement 2104 privilégiés ont eu l'audace de passer commande de cette version radicale de la Porsche 911 3L2. Inévitablement un vrai collector...

Le modèle proposé, d'origine française, a été mis en circulation au cours du mois d'août 1989, il est ainsi l'un des tout derniers Speedster 3,2 litres produits. Il s'agit d'une version à caisse large, ce qui sied bien au caractère exclusif de l'auto. De couleur rouge indien, associée à un intérieur en cuir noir et aux indémodables jantes fuchs noires elles aussi, il impressionne au premier coup d'oeil. Notre auto n'a connu que trois propriétaires depuis 1998, preuves à l'appui. Ce Speedster se présente dans un excellent état de conservation cosmétique, la sellerie est très belle à l'instar de sa robe. Côté mécanique, il a toujours fait l'objet d'un entretien rigoureux, notamment dans le réseau Porsche ou chez des spécialistes reconnus de la marque. Ces soins sont répertoriés dans le carnet d'entretien qui accompagne

l'auto et qui vient compléter le dossier de factures qui permettent d'ailleurs de certifier le kilométrage. Prêt à rouler, le véhicule a été entièrement révisé en 2015 avec une vidange moteur, boîte, circuit de freinage et géométrie. Un échappement sport Scart Riva a été installé, choix judicieux pour profiter pleinement cheveux aux vents du fabuleux son du six cylindres à plat dans une carrosserie hors du commun. Le silencieux d'origine a été conservé. Une expertise récente vient confirmer la qualité du produit que nous proposons. Ce magnifique Speedster a tous les atouts pour séduire les amateurs les plus exigeants. Les séries spéciales du constructeur de Stuttgart ont plus que jamais les faveurs de collectionneurs. Au delà d'être particulièrement désirable, ce Speedster s'avère être un bon placement, succombez et vous serez pardonnés.

*Released at the 1987 Frankfurt Motorshow, the 911 Speedster is a pure roadster based on the 911 3.2 launched in 1983. Sharing the same 3.2 liters flat-six engine coupled with the G50 five-speed gearbox, the Speedster was a very exclusive version of the mythic 911. It has a short-shaped windscreen and a profiled hood cover evoking a twin race headrest. Customers of this version were seduced by the sportsmanship of the body and many of them chose the wide "Turbo look" body. The 911 Speedster was lighter than the convertible of 70 kg, it had a very exclusive body but also an exclusive production, only 2104 examples were produced, becoming one of the rarest version of the 911. Our model was delivered brand new in France on August 1989, one of the very last Speedster ever produced. It is a wide body painted in Indian red with black leather and carpets inside. The attractive black painted Fuchs wheels are as always very impressive. Only three owners have enjoyed since 1998 driving this sublime Speedster, very well preserved and maintained by Porsche Network and specialists. All these works are stamped in the original maintenance book and consigned in the bill dossier which will be delivered with that car. An important revision has been done in 2015 on engine, gearbox, geometry and braking system. A Scart Riva sport exhaust system has been installed but the original one will be delivered with the car. A recent expertise will guarantee the astonishing condition of that car which will seduce most demanding Porsche enthusiasts.*





## « Le clin d'oeil de Porsche à sa 356 »

Marque : Porsche  
Modèle : 911 Speedster 3.2  
Millésime : 1989  
Kilométrage : 88 745 km au compteur  
Motorisation : 6 cylindres à plat  
Cylindrée : 3 164 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : WPOZZZ91ZKS152161



Carte grise française / French registration

190 000 / 210 000 €



Une allure tout simplement exceptionnelle  
Une production limitée pour un modèle prisé  
Un hommage qui va perpétuer la tradition du Speedster













## 1934 - ALVIS SPEED 20 SC DROPHEAD COUPE

La marque Alvis fut créée en 1920 par Geoffrey de Freville et Thomas George John. Leur première voiture sera la 10/30, avec un quatre cylindres de 1 460 cm<sup>3</sup>. La firme s'installera à Coventry et l'arrivée du Capitaine T.G. Smith-Clarke, ingénieur en chef, débouchera sur la création en 1923, de la célèbre 12/50. Avant-gardiste et haut de gamme, la marque va développer des voitures de premier rang. La Speed 20 fera son apparition en 1932. Elle est mue par un 6 cylindres en ligne de 2,5 litres développant 90 ch et alimenté par 3 carburateurs SU. Sa carrosserie est en aluminium et réalisée par les grands noms de la carrosserie de l'époque. La marque va faire évoluer son modèle et sera la première en Angleterre à proposer une boîte de vitesse entièrement synchronisée en 1934. La Speed 20 va aussi bénéficier la même année d'une suspension indépendante à l'avant, et d'une augmentation de sa cylindrée à 2 762 cm<sup>3</sup> par allongement de la course. Quatre générations de Speed 20 vont se succéder et faire perdurer le modèle jusqu'en 1936 de la SA à la SD. C'est ainsi 1 164 Speed 20 qui seront produites. Seules un peu plus de 400 d'entre elles seraient encore roulantes de nos jours.

Notre exemplaire est un très beau cabriolet Alvis Speed 20 SC carrossé par Brainsby Woollard par le biais de John Charles and Co. Seulement deux exemplaires de ce type auraient été construits. La voiture fut livrée neuve à la fin de l'année 1934. Si l'on ne connaît pas toute l'histoire de cette voiture sur les premières années, de nombreux documents permettent de retracer son pedigree et les différents propriétaires dans le passé dont la copie de son bon de commande et son registration book original ainsi que des copies de la correspondance de l'usine. Elle bénéficie donc de roues indépendantes à l'avant et d'une boîte de vitesse mécanique à 4 rapports entièrement synchronisés. Restaurée dans les années 70, la voiture bénéficia de nouveaux travaux au cours des années 2000 notamment auprès de la société Red Triangle. Son précédent propriétaire l'avait acquise en 2003 et l'a conservée 10 ans, au cours desquels, il fit notamment reprendre la réfection du haut moteur. Entièrement restaurée dans le passé,

cette Alvis se présente aujourd'hui dans un excellent état général, munie de ses outils et parements de chromes. Sa robe rouge est associée à un magnifique intérieur cuir beige tout récemment restauré et rehaussé de belles boiseries. Sa jolie et cossue capote beige assortie est complétée de son couvre capote. Des roues fils couleur carrosserie viennent parfaire l'ensemble. Notre voiture qui a très peu roulé ces dernières années, nécessitera une vérification mécanique et un réglage du moteur ainsi que des culbuteurs. Cette voiture est accompagnée d'un sérieux dossier de factures, photos, livre sur la marque, chargeur de batterie, quelques pièces et outils. La passion anglaise permet à la marque Red Triangle de perdurer et de proposer ainsi des pièces pour entretenir le patrimoine Alvis. Notre Speed Twenty est un magnifique témoignage roulant du savoir-faire Anglo-Saxon en matière d'automobiles de prestige. Une pièce de choix à ne pas laisser passer.

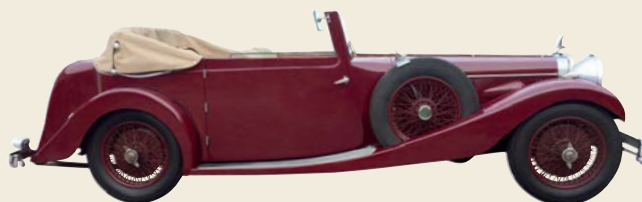
*Created in 1920 by Geoffrey de Freville and Thomas George John, Alvis quickly specialized in modern and first-class cars powered by famous engines. The Speed 20 SA was released in 1932 and had a 2.5 liters straight-six engine producing 90 bhp. In 1934, the Speed 20 SC had a displacement increased up to 2762cc, the last series, the SD, was made until 1936, for a production of 1164 Speed 20 of which only about 400 would still be running nowadays. Our model is one of the only two Speed 20 Drophead Coupé with a Brainsby Woollard body. Delivered brand new in late 1934, this car still has many historical documents like the original bill of sale, registration book and factory letters. It was entirely restored in the 1970 but a lot of work was also done in the 2000's by Red Triangle. The previous owner kept the car from 2003 until 2013 while he had the cylinder heads being remade. This Alvis is now in superb condition, with red paintwork and matching color painted wire wheels, it will be sold with original tools, beige hood and hood-cover. The cozy beige leather inside was recently restored. This car will need an engine and rockers check but will be delivered with many bills, documentation and spare parts. A true witness of the British know-how about beautiful cars.*





## « Vitesse et silence sont les maitres mots »

Marque : Alvis  
Modèle : Speed 20 SC Drophead Coupé  
Millésime : 1934  
Kilométrage : 34 955 miles au compteur  
Motorisation : 6 cylindres en ligne  
Cylindrée : 2 762 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 11959



Titre de circulation anglais / *English registration Title*

85 000 / 105 000 €



Un modèle symbole de l'apogée d'Alvis  
Le privilège de voir le « silver eagle » ouvrir la route  
Une voiture rare et dans un bel état





## 1959 - JAGUAR XK 150 S ROADSTER 3.4L EX GERARD LOUVIN

C'est en Mai 1957 que s'ouvre le troisième acte de l'aventure XK avec la sortie de la « 150 » en coupé et en cabriolet. Le roadster aux lignes si évocatrices se fait attendre et ne sera présenté qu'un an plus tard. Tandis que la XK140 était une évolution de la XK120, la XK150 est une voiture profondément revue. L'un de ses arguments est bien entendu les quatre freins à disque Dunlop qui rendent cette belle auto bien plus facile à conduire. La Type-D victorieuse en 1954 était équipée des mêmes freins. Côté style, le décroché si caractéristique des XK laisse place à un galbe tout en finesse et élégance. La ceinture de caisse est augmentée, faisant de cette réelle XK une auto plus sûre et plus confortable. Disponible en boîte manuelle Moss à quatre rapports ou en Borg-Warner automatique, beaucoup de modèles à transmission mécanique sont équipés de l'overdrive. La version « S », munie de culasses « Straight Ports » aux conduits d'admission rectilignes, promet une impressionnante puissance. Grâce à trois carburateurs horizontaux SU HD8, la puissance du six-cylindres de 3.4 litres de cylindrée s'élève à 250 chevaux. En 1960, John Bolster de la revue britannique Autosport, réalise 19 secondes au 0-160 Km/h à bord d'une XK 150 S, une performance exceptionnelle pour l'époque. Avec 2265 roadsters, 2671 cabriolets et 4462 coupés, la XK 150 connut un succès important dans l'histoire de Jaguar, avant l'avènement de la mythique Type-E.

Notre exemplaire, un très beau roadster 3.4, est une très prisée et rare version S. Il est proposé dans une seyante livrée blanc perlé mariée à un intérieur en cuir rouge d'une superbe patine. Une capote noire, un couvre tonneau et des roues fils viennent compléter l'ensemble. Selon le Jaguar Heritage, la voiture fut fabriquée en mars 1959 et livrée neuve à New York en mai de la même année, il certifie également que la voiture est « matching » moteur et caisse. Elle est dotée d'une boîte de vitesse mécanique avec overdrive. Son historique est stable sur les dernières années, son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2003, celle-

ci appartenait alors au producteur français Gerard Louvin. Cette voiture a fait l'objet de soins réguliers et très certainement d'une restauration dans le passé. Les derniers entretiens ont porté sur l'embrayage, le système de freinage et la ligne d'échappement. Elle est de plus munie de son passeport FIA. Le Roadster 3,4S est incontestablement une des versions les plus désirables des XK. Cette voiture d'une beauté intemporelle et aux performances exceptionnelles a contribué au succès de Jaguar dans le monde. Les opportunités sont peu courantes sur le marché et notre exemplaire a tous les arguments pour vous faire chavirer. Sortez vos griffes.

*In 1957 starts the last book of the XK adventures with the 150. Available in fixed head coupé and drop head coupé, The open two seaters was added to the range in 1958. Whereas the XK 140 was only an evolution of the XK 120, the XK 150 is a new car with the same four Dunlop disc brakes used in the D-Type which raced the 1954 Le Mans edition. The 3.4 liters straight-six is coupled with a Moss 4-speed gearbox, and with the "S" version, the engine has straight port cylinder heads and three SU HD8 carburetors, boosting the power to 250 bhp. Our model is a XK 150 "S" 3.4 l Roadster, with pearl white paintwork and ruby red leather inside. The car is equipped with its hood, tonneau-cover and wire wheels. According to the Jaguar Heritage certificate, the car was delivered brand new on May 1959 in New York. It also attests that the car is matching numbers for its engine and body. The car has a four-speed manual gearbox and overdrive. The history is stable on last years, being the property of French producer Gérard Louvin when the current owner bought it in 2003. This car has been very well preserved after an ancient restoration. Last maintenance was upon clutch, brake and exhaust systems. It also has her FIA passport. The 3.4 S Roadster is the most desirable of all XK 150, one of the most beautiful car ever released by Jaguar, so it is time for you to jump on it.*





## « Les anglais diraient : a road car sans pareil »

Marque : Jaguar  
Modèle : XK 150 3.4 S ROADSTER  
Millésime : 1959  
Kilométrage : 19 500 km au compteur  
Motorisation : 6 cylindres  
Cylindrée : 3 442 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : T832064



Carte grise française / French registration

140 000 / 180 000 €



Une configuration Roadster S très recherchée  
Un roadster d'une classe hors normes  
Un must de la production automobile mondiale





## 1984 - FERRARI BB 512i

Initiée au début des années 1970, la saga des Berlinetta Boxer fera entrer Ferrari dans l'ère des GT modernes. Alors que Lamborghini frappait un grand coup avec sa Miura en 1966, Ferrari, par pure tradition, conservait le V12 en position avant. Il faudra attendre 1973 avec la Ferrari 365 GT4 BB pour que le cap change. Le modèle redéfinit profondément la philosophie du constructeur en matière de GT, qui évoluera avec la BB 512 en 1976 et la BB 512i en 1981. Dessinée par Pininfarina, la BB 512 hérite des traits de la 365 GT4 BB. D'allure musclée, la berlinette garde néanmoins une certaine finesse avec ses ailes galbées. La ligne dégage un sentiment de dynamisme, elle est accentuée par un porte à faux arrière très court et une proue plongeante. Sous le capot, un douze cylindres à plat de 5 litres de cylindrée anime la Supercar. Il s'agit en fait d'une version assagie du moteur équipant les Formules 1 de la marque, argument marketing important. Cependant, la Ferrari 512 est sortie en pleine crise pétrolière, et les Etats-Unis, principal marché pour le constructeur durcissent leurs normes. A ce titre, un système d'injection mécanique Bosch K-Jetronic remplace les quatre carburateurs double corps. Cette modification lui permet de se conformer aux normes anti-pollution et, bien que le moteur perde 20cv lors de l'opération, ses performances demeurent hors du commun : 340 chevaux propulsent la berlinette à près de 300 km/h. Conduire un coupé GT mû par un moteur de Formule 1, mais sans oublier le confort du pilote, telle était la philosophie de la BB 512i. En effet, l'habitacle s'offre une sellerie en cuir Connolly et un volant Momo orné du cheval cabré. La climatisation et les vitres électriques seront fournies en série, ainsi qu'un autoradio. Le traditionnel levier chromé posé au milieu de la célèbre grille en métal rappelle que l'on se trouve dans une voiture d'exception. Avec 1 007 exemplaires construits, la Ferrari BB 512 i a su séduire un public exigeant et en quête d'une GT d'exception et demeure une pièce de choix aujourd'hui.

Le modèle que nous présentons est l'un des derniers exemplaires produits. Il s'agit d'une BB 512i livrée neuve le 26 août 1984 et dont la production était destinée au marché européen. Un carnet de substitution fut demandé chez Ferrari par un ancien propriétaire permettant de retracer l'histoire de cette voiture depuis 1998. Elle fut à cette époque la propriété d'un allemand domicilié à Reutlingen et n'avait alors parcouru que 11 095 miles. Peu utilisée au cours des années 2000, son kilométrage est resté faible s'établissant aujourd'hui à seulement 16 500 miles. Afin de s'assurer de sa santé mécanique, notre voiture a été intégralement révisée en 2014 chez le spécialiste Officina Valenti en Belgique auprès duquel le propriétaire actuel a acheté la voiture. Après le démontage du

groupe motopropulseur, les travaux ont entre autres consisté au remplacement de la distribution, de l'embrayage, des bougies, de la vidange moteur et des fluides. Des photos détaillent les différents travaux réalisés. Dans un excellent état de conservation et d'origine, sa livrée bicolore très appréciée combine une peinture rouge avec des bas de caisse gris foncé. L'intérieur particulièrement bien préservé est en cuir noir avec des moquettes de même couleur. Elle possède toujours son système audio de marque Pioneer à double autoradio et est dotée de la climatisation, très appréciable pour un usage régulier. Sa qualité de présentation est très satisfaisante et la voiture fonctionne parfaitement. Elle sera livrée avec sa housse de protection. Cette voiture faiblement kilométrée et fiabilisée est une BBi de choix, la plus aboutie de son illustre lignée. La magie de ses 12 cylindres et sa ligne époustouflante font de ce monstre sacré une véritable œuvre d'art. Tout simplement un must.

*Berlinetta Boxer, the first rear mounted engine Ferrari, brought the brand into the modern supercars era. After Lamborghini and the Miura, Ferrari released the Daytona which still had a front engine, but with the 365 GT4 BB of 1973, Maranello gave birth to a new dynasty. The Berlinetta evolved into the BB 512 in 1976, and the Bosch injection led to the last version, the BB 512i. Powered by a 5 litres flat-12 producing 340 bhp derived from Formula-One engines, this Supercar reaches more than 180 mph. The sublime shaped made by Pininfarina is both rounded and tenced. The 512 BBi is a two-seater which offers its pilot an entirely Connolly leather filled cockpit with Momo steering wheels, air conditioning and electric windows. Our model is one of the last BB 512i ever produced, delivered brand new on 26th August 1984 for European market. A spare maintenance book was requested at Ferrari by a previous owner, which helps to retrace its history since 1998. At that time, it was owned by a German from Reutlingen and had only 11 095 miles. It was used sparingly during the 2000s and has now only 16 500 miles. The car was entirely revised in 2014 at Officina Valenti in Belgium where the current owner bought the car. Engine was fully unsettled and clutch replaced, valve operating system checked, spark plugs, fluids, timing belt and oil changed. Many pictures shows the work done on the engine. The car remains in excellent and original condition, painted in Rosso Corsa with dark grey sides. The inside is very well preserved and is in black leather with matching colour carpets. The car has its original Pioneer twin radio and air conditioning system, it drives and handles very well. It will be sold with its slipcover. This BB 512i is one of only 1007 cars made, in excellent condition and very reliable, a car of choice among 1980's Supercars.*





## « Et Ferrari créa LA voiture »

Marque : Ferrari  
Modèle : BB 512i  
Millésime : 1984  
Kilométrage : 16 850 miles au compteur  
Motorisation : 12 cylindres à plat  
Cylindrée : 4 942 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : ZFFJA09B000048417



*Titre de circulation belge, déclaration FFVE en cours /  
Belgian registration, FFVE attestation in progress*

350 000 / 400 000 €



Un dessin d'une pureté et d'une fluidité exceptionnelles  
Une pièce de choix pour une collection de rêve  
Les joies inégalables de la berlinette à moteur central arrière













## 1962 - JAGUAR TYPE E 3.8L CABRIOLET

La Jaguar Type E comme la XK qu'elle remplace va établir une nouvelle référence en matière de voiture de sport. Hormis son moteur qui est une évolution du bloc existant, tout le reste de la voiture est issu d'un développement nouveau. Son design époustouflant tout d'abord est une évolution de la Type D de compétition, qui favorise une bonne stabilité et pénétration dans l'air. Ce qui va faire le succès de la Type E au-delà de son design, ce sont ses performances exceptionnelles pour l'époque lui permettant de rivaliser avec des concurrentes beaucoup plus chères. La première série de Type E débutera sa carrière dotée d'un moteur 3.8 jusqu'en 1964 puis en 1965 elle recevra un 4.2 litres de cylindrée développant 265 chevaux. Disponible d'abord en coupé ou en cabriolet, une alternative en 2+2 sera proposée à partir de 1966. Esthétiquement c'est la seule Type E à arborer des phares couverts, elle possède des demi-pare-chocs avant et arrière. Les premiers modèles avaient un tableau de bord et une console centrale en aluminium bouchonné ainsi que des sièges baquets et une boîte de vitesses Moss. A partir de 1964, avec le passage à la 4.2, les sièges baquets ont fait place à des sièges inclinables plus confortables et le tableau de bord et la console centrale ont été recouverts de vinyle noir au lieu de l'aluminium bouchonné, la boîte Moss a été remplacée par une boîte Jaguar synchronisée. La Type E évoluera au fil du temps pour répondre aux exigences commerciales et légales des Etats Unis notamment.

La voiture présentée est un cabriolet 3.8L Série 1 de 1962. Emouvante histoire, cette voiture vient de revoir le jour après une immobilisation de plus de 20 ans. Stockée dans d'excellentes conditions, à l'abri de la lumière et dans un garage chauffé, elle se présente dans un bon état de conservation. Dans les mêmes mains depuis plus de 30 ans et très certainement restaurée à la fin des années 80, elle bénéficia à l'époque d'une peinture neuve et d'une réfection de sellerie. Française, cette voiture fut livrée neuve par les établissements Delacroix importateur de la marque. De couleur blanche, elle possède un intérieur en cuir noir et la célèbre console centrale en aluminium partiellement recouverte lors de sa restauration. Elle est de plus équipée d'un rare hard top, des irremplaçables roues fils et de son autoradio Voxson d'époque. Sa patine lui confère ce supplément d'âme que seul le temps parvient à donner aux choses. Dans son « jus », la voiture est saine, seul le plancher côté conducteur est corrodé. Les chromes

sont beaux, et l'aspect général est plaisant. Une remise en route dans les règles de l'art a été effectuée pour cette voiture dont le moteur a repris vie immédiatement. Les compressions relevées sont d'ailleurs correctes. Une révision générale de la voiture a donc été réalisée avec remplacement de tous les fluides, vidange du réservoir d'essence, remplacement des bougies et réglage du moteur. Précision importante, elle est « matching numbers » caisse, moteur et boîte. Cet exemplaire cabriolet de Type E série 1 mérite absolument les attentions de tout collectionneur exigeant. Hors marché depuis de nombreuses années, elle appartient aux premières séries très prisées de ce mythe automobile. Devenue difficile à trouver à la vente, cette voiture, à l'aura internationale, est tout simplement une pièce de choix.

*Replacing the XK-range, the Jaguar E-Type established new references in the world of sports cars. The car is an entirely new product, except the engine which is an evolution of those on last XK150S. Its shape is issued from the famous Le Mans-winning D-Type. Bust most of all, it is its performances which made the E-Type a true myth. First ones were equipped with 3.8 liters straight-six engines until 1964, replaced by a 4.2 liters. Originally offered in two-seater fixed head coupé, the car was also available in open two-seater, and later in four-seater fixed head coupé. First 3.8 were equipped with a rubbed aluminum console and dashboard, 4-speed Moss gearbox and bucket seats. Our model is a Jaguar E-Type open two-seater with the 3.8 straight-six from 1962 and has a moving history, stored for about 20 years in a warm and dark garage. The car was owned for about 30 years by the same owner and surely restored in the late 1980's when it was repainted and the inside remade. This car was delivered brand new by Delacroix Est. in France and has a white painting and dark blue inside, it is also equipped with a very rare hard-top, wire wheels and the original Voxson radio. The car is well preserved like a barn find, some rust has grown on the driver's floor but chromes are very beautiful. The car has been very well restarted and a full check was done (fluids, tank drained, spark plugs changed and engine controlled). The car is certified matching numbers on its engine, body and gearbox. This car, a very desirable model of the first 3.8 E-Type and very difficult to find nowadays, has become a true masterpiece and deserves your interest.*





## « La renaissance d'une icône automobile »

Marque : Jaguar  
Modèle : Type E  
Millésime : 1962  
Kilométrage : 14 295 km au compteur  
Motorisation : 6 cylindres  
Cylindrée : 3 800 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 878021

Carte grise française / *French registration*



115 000 / 125 000 €



L'une des plus belles voitures jamais produites  
La version la plus recherchée de ce mythe automobile  
Une voiture « sortie de garage » terriblement attachante





## 1986 - FERRARI TESTAROSSA « MONOSPECCHIO »

« Testa Rossa », un patronyme évocateur dans l'histoire de Ferrari qui remonte à la fin des années 1950. A cette époque la 250 Testa Rossa aux culasses peintes en rouge devient une légende des circuits. Trente ans plus tard, Ferrari va donner naissance à une autre légende qui va déchaîner les passions. Présentée au Mondial de l'Automobile de Paris en 1984, la belle est basse et très large et sa ligne est aussi fluide qu'agressive. Elle renferme un moteur 12 cylindres en V à 180°, hérité des 365 GT4 BB et 512 BB. Celui-ci dispose d'une cylindrée accrue à 4 942 cm<sup>3</sup>, de quatre soupapes par cylindre, de 50 chevaux supplémentaires par rapport à la 512BBi et d'un gain de poids de 20 kg grâce à l'usage du Silumin, un alliage d'aluminium. Son nom « Testarossa » est vu comme un bon présage et le marché va faire de cette voiture l'un des plus grands succès de la marque de Maranello. Pour rafraîchir ce puissant bloc de 390 chevaux, Pininfarina va imaginer deux bouches d'aérations pourvues de lamelles conçues pour canaliser l'air vers le moteur, des prises d'air devenues une vraie signature visuelle. Elle est unanimement saluée comme la première auto à permettre à son pilote d'aller aussi vite si facilement. Les premières versions sont équipées d'un sculptural rétroviseur unique et de roues en étoile avec écrou central fixé sur un moyeu Rudge. Elles adopteront respectivement deux rétroviseurs placés plus bas en 1986, puis les roues à fixation à cinq écrous en 1987. Avec ses 7177 exemplaires vendus jusqu'en 1991, la Testarossa est l'un des plus grands succès de Ferrari. Un monument automobile.

Notre exemplaire est une recherchée « Monospecchio », une des dernières de cette première série produite seulement jusqu'au millésime 1987. Elle aborde donc les jantes à écrou central et le fameux mono rétroviseur. Notre voiture a été livrée neuve le 25 juillet 1986 à son premier propriétaire parisien par les Etablissements Charles Pozzi. Dans sa livrée originale « Rosso Corsa » avec des moquettes rouges et une sellerie de cuir noir elle est dans sa configuration classique toujours aussi recherchée. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition chez DPM Motors à Monaco, il y a plus de 5 ans. Il utilise depuis la voiture régulièrement pour son plus grand plaisir. Une très importante révision de plus de 10 000 € vient tout juste d'être effectuée chez Scuderia Monte Carlo Service pour conserver cette Testarossa, déjà mécaniquement à jour, irréprochable. En plus

du remplacement des fluides, l'embrayage vient d'être changé, tout comme les courroies de distribution, le démarreur révisé et la climatisation rechargée. Afin de parfaire l'état cosmétique de cette voiture d'exception, elle vient en outre d'être entièrement repeinte par un spécialiste reconnu. Cette voiture dispose de son carnet d'entretien original ainsi que de sa boîte à outils. Avec seulement 41 000 km parcourus en presque 20 ans, notre monoretro en excellent état dispose ainsi de solides arguments, elle doit retenir votre attention. Les Testarossa « monospecchio » sont certainement les plus recherchées avec leur dessin original. Notre exemplaire est une rare opportunité d'acquiescer ce mythe de l'automobile contemporaine dont le statut d'icône promet une place de choix dans les plus belles collections du monde.

*In the Ferrari story « Testa Rossa » is an evocative name which comes from the late fifties, when the Testa Rossa 250 with red painted valve covers became a track legend. 30 years later, Ferrari created another legend which will light passions. Released at the 1984 Paris Motorshow, the new model is low and wide, the shape is both fluid and aggressive. The flat-12 engine from 3645 GT4 BB and 512 BB rose to 4942cm<sup>3</sup> and 4 valves by cylinders producing 50 bhp more than 512, in the same time it lost 20 kilos thanks to the silumin. Our model is a rare "Monospecchio", one of the last model ever produced. It is fitted with central studded wheels and famous single mirror. This car has been delivered brand new on July the 25th to its first Parisian owner by Charles Pozzi. In its original presentation, Rosso Corsa with red carpets and black leather seats, it is in the most classic layout for a Ferrari. The current owner bought it at the famous DPM Motors dealer of Monaco 5 years ago. He has driven the car regularly for his pleasure since then. A very important service has just been done for an amount of more than 10.000 € to preserve this Testarossa in an exceptional condition. Fluids have been replaced, as well as the clutch and timing belt, starting system was reviewed and air conditioning reloaded. To achieve the condition of this exceptional car, it has been fully repainted by a specialist. This car has its original service book and toolbox. With only 41 000 km in almost 20 years, our specimen is in pristine condition and has strong arguments to hold your attention. Regarding their original design, Monospecchio are the most attractive and our car is a rare opportunity to buy such a myth.*





« Vous ne verrez bientôt plus personne dans  
votre rétro... »

Marque : Ferrari  
Modèle : Testarossa  
Millésime : 1986  
Kilométrage : 40 680 km au compteur  
Motorisation : 12 cylindres à plat  
Cylindrée : 4 942 cm<sup>3</sup>  
N° de série : ZFFTA17B000063801



Carte grise française / French registration

155 000 / 175 000 €



Une Ferrari qui a marqué l'histoire automobile  
Des courbes infinies à se damner pour ce monstre sacré  
Un exemplaire français dans un état « collection »





## 2011 - PORSCHE 997 SPEEDSTER

Depuis l'origine de la firme de Stuttgart, ses ingénieurs ont toujours su tirer le meilleur de leurs automobiles avec des versions toujours plus dépouillées et sportives. En appliquant le concept du Speedster à sa 997, Porsche fait revivre une véritable légende des routes. Le département Exclusive de la marque décide de présenter une résurrection de la 911 Speedster au Salon de l'Automobile de Paris de 2010, la 4ème génération. Cette 911 dispose de la même carrosserie élargie que les versions quatre roues motrices, mais elle est bien une propulsion, avec toutes les options disponibles au catalogue. Son moteur est l'éternel Flat-6 de 3.8L à admission directe de la Carrera S, avec cependant un système d'admission spécifique lui permettant de bénéficier de 23 chevaux supplémentaires, portant ainsi la puissance à 408 chevaux. Porsche Exclusive a développé certaines caractéristiques spécialement pour elle : une robe bleu profond ou bien un blanc perlé très rare, ainsi qu'un intérieur en cuir fait main noir et bleu, avec surpiqûres bleues. Comme ses prédécesseurs, cette 911 bénéficie d'un style bien particulier, avec un look bodybuildé, des boucliers et bas de caisse spécifiques, un pare-brise abaissé de 60mm et ses deux places arrières supprimées afin d'en faire une pure biplace. Le couvre capote à double bosselage et les jantes évoquant avec brio les célèbres Fuchs des années 1970 viennent compléter magnifiquement l'ensemble. La 997 Speedster est un clin d'œil à l'histoire de Porsche et déjà un véritable collector avec seulement 356 exemplaires assemblés pour le monde entier.

Le modèle proposé fut livré neuf aux Etats-Unis et a été mis en circulation le 4 Août 2011. De couleur bleu « deep blue » associée à l'intérieur en cuir noir et bleu spécifique, notre auto a été importée au cours de l'année 2014 par le concessionnaire Auto Salon Singen en Allemagne. Son actuel propriétaire en fin l'acquisition en Décembre 2014. Bénéficiant de toutes les options du catalogue, cette très exclusive Porsche bénéficie de la transmission séquentielle Porsche Doppelkupplung (PDK) à sept rapports à double embrayage permettant d'exploiter avec rapidité les 408 chevaux. Ce Speedster se présente dans un état proche du neuf, n'ayant parcouru qu'un peu plus de 5000 kilomètres. Côté mécanique, il a toujours fait l'objet d'un entretien rigoureux, avec une révision en Août 2013 à 2790 miles à Tampa en Floride. La voiture a été ensuite importée puis mise aux normes Européennes. Une autre révision à 4756

kilomètres a été faite au centre Porsche de Lyon-sud en avril 2015. Les soins sont consignés au carnet d'entretien avec factures qui seront délivrés avec la voiture ainsi que tous les livrets d'origine. Cet exemplaire rarissime a été considéré dès sa sortie comme un collector, tous les exemplaires ayant été vendus en l'espace de quelques jours. Il propose une nouvelle interprétation du Speedster à l'ère du XXIème Siècle avec toutes les évolutions technologiques proposées par Porsche. Et comme toutes les séries spéciales chez Porsche, en plus d'être un achat plaisir, ce Speedster est très certainement un achat de raison...

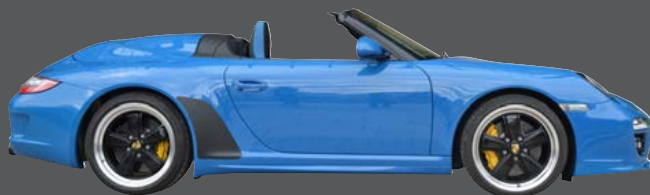
*Since the beginning, Porsche has always known how to propose lighter and sportster cars based on their masterpiece. When applying the Speedster concept on the 997, Porsche resurrected their legendary roadster. Released at the 2010 Paris Motorshow, this 911 uses the same body than the wider Carrera S, but it is still a rear-wheel drive. Powered by the famous flat-6 with special admission, it has 23 bhp more than the original 997, giving 408 thoroughbreds. The car was designed by Porsche Exclusive which made some specific skills only for the Speedster: the famous twin bubbled hood cover, Deep Blue or a very rare Pearl White paintings, revival wheels evoking the 1970's Fuchs, and a handmade black and blue with blue trimming leather inside. Rear seats were suppressed to allow the car being a true roadster and the windscreen lowered by 60mm. With only 356 models made, no doubt that this new Speedster will be more and more coveted. Our example was delivered brand new in America, registered for the first time on August 4th 2011 and is offered in Deep Blue paintwork with black and blue leather inside. The car was imported in 2014 by AutoSalon Singen who sold the car to its current owner. Fully equipped, the car also has the 7-speed PDK gearbox. In pristine condition, the car has run around 5000 kilometers since new and has always been maintained in the Porsche network with a first check at 2790 miles in Tampa, Florida. The car was Europeanized when imported and another check was done at 4756 kilometers by Porsche Lyon-Sud. Everything is consigned in the maintenance book which will be delivered among all documentation which comes with our Speedster. With its new interpretation of the Porsche roadster, this car was considered as released as a collector car.*





## « Le 4ème opus du Speedster par Porsche »

Marque : Porsche  
Modèle : 997 Speedster  
Millésime : 2011  
Kilométrage : 5 000 km au compteur  
Motorisation : 6 cylindres à plat  
Cylindrée : 3 797 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : WPOCB2A94BS795643



Carte grise française / French registration

300 000 / 330 000 €



Une des plus exclusives Porsche contemporaines  
Un exemplaire dans un état exceptionnel  
L'hommage tout en beauté de Porsche à son histoire













## 1984 - FERRARI 308 GTS QUATTROVALVOLE

Après les sublimes Dino 246 et la controversée 308 GT4, il manquait à Ferrari un modèle d'entrée de gamme digne de sa réputation. Ce fut chose faite en 1975, lors du Salon de l'Automobile. Pure berlinette, la 308 offre un design parfaitement dans l'air du temps signé Pininfarina. L'auto reprend le châssis de la GT4 mais dans une version raccourcie de 21 cm ce qui en fait une auto à châssis court très agile. Du point de vue du style, le dessin est nouveau, établissant les canons de beauté pour l'époque. Il est devenu avec le temps l'un des plus emblématiques de Ferrari. Autre innovation, les 808 premiers exemplaires sont habillés d'une robe en polyester avant de revenir aux panneaux d'acier. Le cœur de cette Ferrari, pièce maîtresse s'il en est, est un V8 à quatre arbres à cames en tête de 3 litres de cylindrée, déjà vu sur la GT4, toujours disposé en position transversale arrière et alimenté par quatre carburateurs double corps Weber 40 DCOE. Les huit cylindres sont accouplés à une boîte mécanique à cinq rapports, permettant à l'auto de dépasser les 240 Km/h. Au contraire de la GT4, la GTB est une pure deux places avec un équipement réduit à sa plus simple expression. Mais les normes antipollution auront raison de la magie Weber en imposant l'injection électronique Bosch, faisant chuter la puissance de 255 à 214 chevaux. Plus tard la version Quattrovalvole retrouvera 240 chevaux et des performances de premier rang. La 308 a fait rêver des milliers de passionnés et permit à Ferrari de traverser les années 80 avec succès.

Notre exemplaire est un modèle GTS de 1984. Il provient des Etats-Unis où il fut livré neuf. Selon les informations communiquées par son propriétaire il s'agirait d'une troisième main. En effet, acheté par un français expatrié aux Etats-Unis qui fit venir le véhicule sur le continent européen au moment de son retour en France, peu de temps après sa mise en circulation, il connut ensuite un second propriétaire avant l'actuel pendant près de 20 ans, comme en atteste la carte grise. Si cette voiture a conservé ses pare-chocs et ses rétroviseurs « US », elle est mue par une mécanique non catalysée mise aux standards

européens, tout comme le compteur s'exprimant en km/h. Notre 308, repeinte cette année dans sa robe rouge d'origine a reçu un traitement poly lustré du plus bel effet et possède une magnifique sellerie couleur biscuit refaite il y a quelques années elle aussi. Cette voiture est pourvue de l'option climatisation et sa colonne de direction a été habillée récemment de cuir noir assorti au tableau de bord. Côté entretien, la distribution a été réalisée en 2013 en même temps que l'étanchéité moteur. Cette année, des travaux ont entre autres porté sur les barres stabilisatrices et les Silentbloks de la voiture. En excellent état général, elle est prête à prendre la route. Ultime évolution de la série des 308, la quattrovalve est la plus moderne. La ligne au combien célèbre est d'une pureté qui la rend indémodable. Les 308 sont devenues en quelques mois particulièrement recherchées et leur cote s'est littéralement envolée. Il n'y a pas de hasard à cela les diamants sont éternels.

*After the 246 Dino et GT4 308 GT4 Ferrari missed to propose a first range model at its reputation. But many things have been done for the 1975 Paris Motorshow, with the presentation of the 308 and its perfect design by Pininfarina. The chassis is 21cm shorter than GT4 one's and it is powered with a 3.0 liters V8 engine coupled with 5-speed manual gearbox. Our specimen is a 1984 GTS model, delivered brand new in USA. According to the owner it would be a third-hand car which kept its American bumpers and mirrors but has been mechanically Europeanized with a non-catalyzed exhaust and European odometers. It was repainted in original Rosso Corsa in 2015 and varnished for a better effect. The beautiful biscuit-tone leather inside has been also refurbish few years ago. This car is equipped with air conditioning and the steering column has been covered with black leather matching dashboard. Distribution and engine seals has been remade in 2013. This year, other work have been done on helm and silentblocks. In excellent condition, the car is ready to run. Last evolution of 308 series the Quattrovalvole is the most modern. Since few months 308 are in demand and prices increase.*





## « La Ferrari qui continue de faire rêver trente ans après »

Marque : Ferrari  
Modèle : 308 GTS 4V  
Millésime : 1984  
Kilométrage : 56 000 km au compteur  
Motorisation : 8 cylindres en V  
Cylindrée : 2 926 cm<sup>3</sup>  
N° de série : ZZFUA13A8E0049867



Carte grise française / French registration

80 000 / 90 000 €



Le charme de sa ligne opère toujours  
L'ultime évolution de la série des 308  
Un exemplaire soigné dans une belle livrée





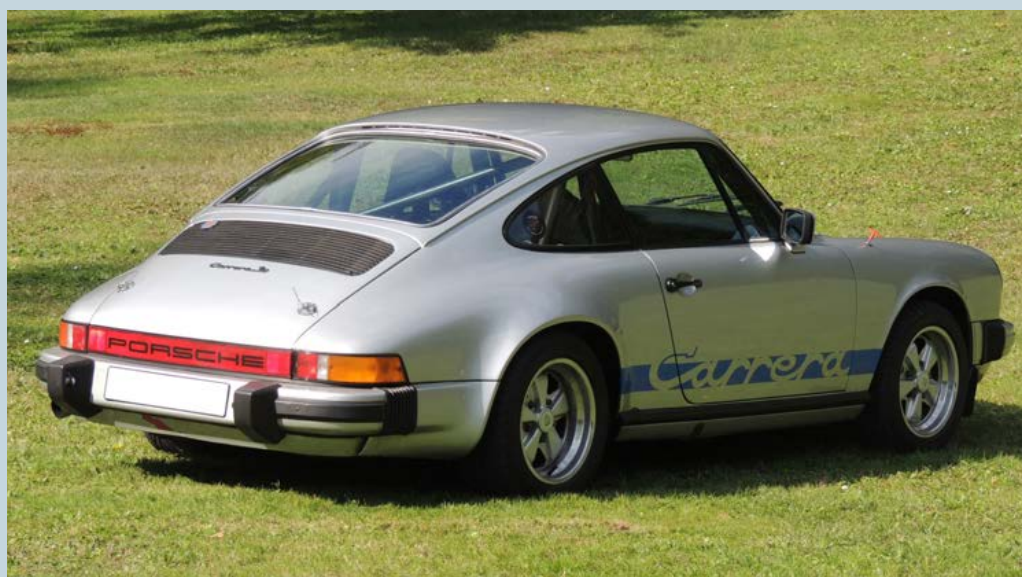
## 1976 - PORSCHE 911 CARRERA 3.0L

Fruit des différents chocs pétroliers des années 70, la Porsche 911 Carrera de 3 litres de cylindrée est destinée à optimiser les performances tout en consommant moins. Pour y parvenir Porsche reprend cette cylindrée de sa première 911 Turbo, dont le bloc moteur dérive lui-même de la Carrera 2.7 litres de 1975. Cylindrée mythique depuis la Carrera RS de 1973, c'est une sportive incontestée à la queue de canard caractéristique. En associant pour la 1ère fois l'alésage de la 911 Turbo à la fameuse injection Bosch K-Jetronic, Porsche obtient 200ch pour 255 Nm de couple, c'est-à-dire que le moteur développe seulement 10 ch de moins que celui de la 911 Carrera 2.7 litres de 1975, avec un couple inchangé, mais disponible presque 1 000 tr/min plus bas. Le résultat de l'utilisation de cette injection, qui n'a d'électronique que le nom puisqu'il s'agit en fait d'une injection mécanique en continu, est typiquement Porsche, soit simple et efficace. Le rendement est accru pour des performances maintenues avec des émissions plus maîtrisées et une consommation en baisse sensible. Il s'agit d'un moteur vivant, particulièrement communicatif au réel effet coup de pied passé 4000tr/min. Par ailleurs, dans un souci de qualité toujours plus grand très cher à Porsche, sur la Carrera 3 litres les coques de 911 sont pour la 1ère fois entièrement galvanisées, ce qui favorise évidemment la conservation de ce modèle rare. Moins de 3700 exemplaires ont été produits sur les années 1976 et 1977. Dès le second semestre 1977, afin d'être plus en phase encore avec les nouvelles normes anti-pollution, Porsche a encore du faire évoluer sa 911 et opte alors pour le passage à la 911 SC, à la mécanique adaptée pour favoriser le couple à bas régime, donc plus raisonnable mais tellement moins joueuse !

Notre exemplaire est une Carrera 3.0L du 29 avril 1976, de couleur gris métal et équipée des indémodables jantes Fuchs. Utilisée pour ses vertus sportives notamment par le pilote Franck Metzger, elle a reçu une préparation adaptée. La voiture est équipée d'une boîte de vitesse à 5 rapports dont les pignons ont été modifiés avec des premiers rapports plus courts. A l'intérieur son compteur gradué jusqu'à 300 km/h donne l'ambiance, la voiture est équipée de sièges baquets Sparco avec harnais Sabelt, d'un volant tulipe, d'une barre anti-rapprochement et bien sûr d'un arceau. Le

moteur, lui, fut entièrement révisé au cours de ces dernières années et n'a parcouru depuis qu'environ 2000 km, il a notamment reçu un traitement au Revasil en 2013. Les trains ont été contrôlés et les pneus sont récents. Cette 911 bénéficie dans le passé d'une peinture neuve et se trouve aujourd'hui dans un état de présentation satisfaisant. Elle a fait le bonheur de son propriétaire au cours de différentes sorties sportives depuis son acquisition en 2008. Munie de sa fiche PTH et de son homologation FFSA elle pourra offrir de nombreuses possibilités à son futur acquéreur. Notre Carrera sera accompagnée d'un dossier de factures et de son contrôle technique. En bon état général, cette voiture offre le meilleur des deux mondes : celui de la route et celui de la piste. Elle pourra ainsi faire la joie de l'aficionado des circuits ou courses historiques et contenter un utilisateur de routes civiles. Intéressante dans sa configuration actuelle, elle peut aussi devenir plus compétitive encore ou retrouver une version proche de sa livrée originelle. La Carrera 3.0L est une référence, et cette voiture de près de 30 ans reste impressionnante d'efficacité.

*To propose a more ecologic car at the time of the Oil crisis, Porsche took the flat-6 engine from the 930 Turbo which derivate from the 1975 2.7 liters engine. Associated with the Bosch K-Jetronic injection, the car could reach 200 bhp and the same torque than the 2.7 but available at a lower range. The 911 became the 911 Carrera 3 liters, produced only at around 3700 models from 1976 to 1977. It remains one of the most powerful normally aspirated of all classic 911, shortly replaced by the 3.0 SC version, even more ecologic but with only 180 bhp. Our example is a very nice Carrera 3.0 released on April, 29th 1976 with metallic grey paintwork and Fuchs wheels. This car was prepared for tracks and raced by Franck Metzger. The gearbox pinion were modified to give shortened gear and the car is equipped with Sparco bucket seats and Sabelt harnesses, a helm birdcage and a racing steering wheel. The engine was entirely remade and has run only 2000 kilometers since, tires are also recent and driving parts were checked. The car which benefits of a bill dossier, FFSA homologation and PTH card has been bought by the current owner in 2008. It can be used as a collector racing car on several events or modified to find back its original beauty.*





## « Le meilleur de l'ingénierie allemande pour une Porsche incontournable »

Marque : Porsche  
Modèle : Carrera 3.0 L  
Millésime : 1976  
Kilométrage : 59 500 km au compteur  
Motorisation : 6 cylindres à plat  
Cylindrée : 2 994 cm<sup>3</sup>  
N° de série : 9116600878

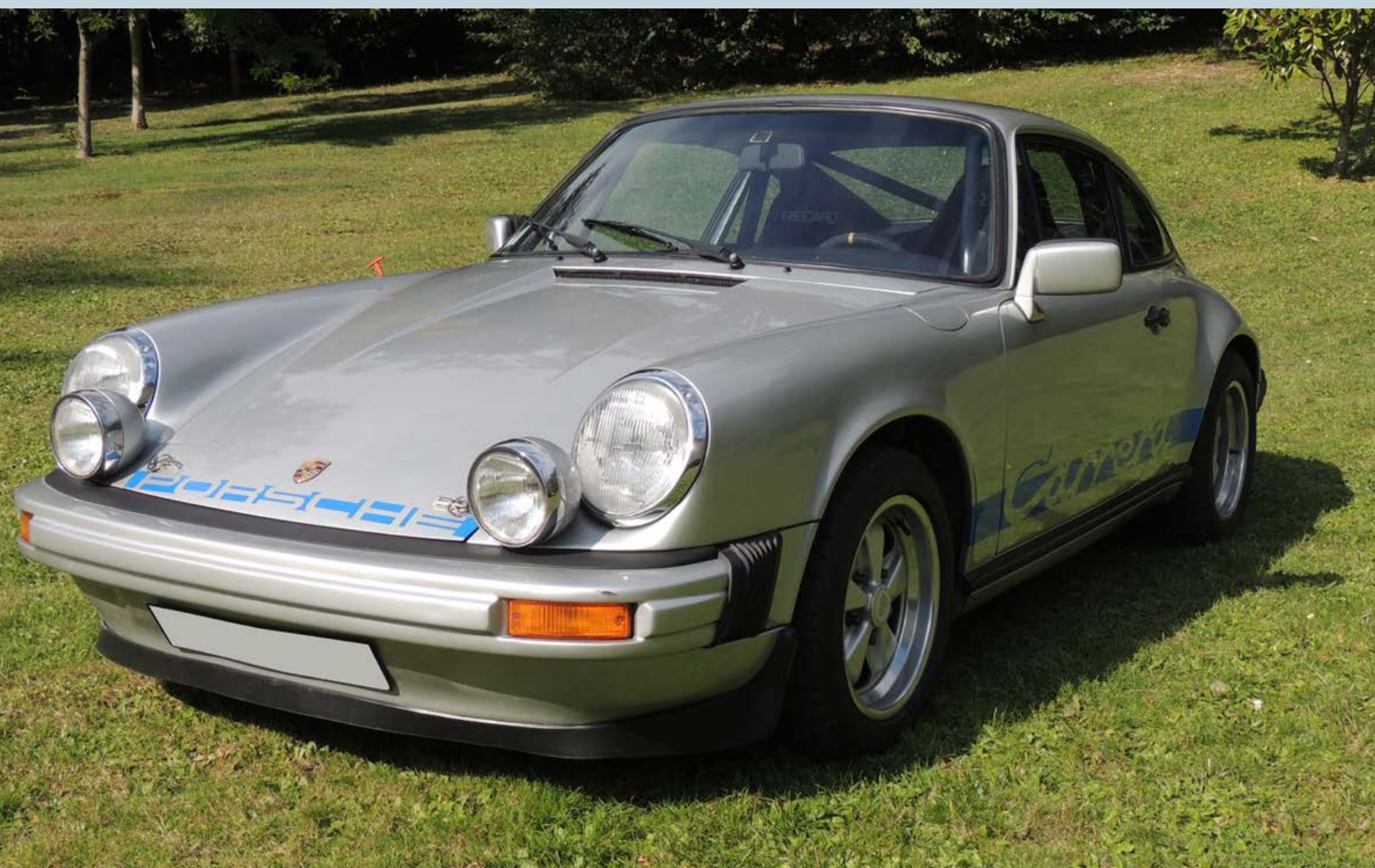


Carte grise française / French registration

50 000 / 60 000 €



Une production Porsche limitée à deux millésimes  
Une 911 charnière dans l'histoire technique de Porsche  
Un exemplaire configuré pour tous les plaisirs automobiles





## 1988 - FERRARI 328 GTB

Dans la série des berlinettes à moteur central arrière, la 328 vient remplacer la 308 et fait son apparition au salon de Francfort en 1985. Elle fut produite à un peu moins de 7 500 exemplaires en version GTB et GTS entre 1985 et 1989. Les 328 bénéficient de pare-chocs AV et AR plus enveloppants que ceux de la Ferrari 308. L'habitacle est également réaménagé, le frein à main est désormais à gauche du siège conducteur. La sellerie cuir est redessinée, elle est plus cossue, la console centrale est en deux parties dont l'une est intégrée à la planche de bord et l'autre entre les deux sièges, la climatisation devient disponible. Son V8 sait parler aux mélomanes et aux amateurs de montée en régime. Pas moins de 270 ch sont disponibles à 7 000 tr/mn et 304 Nm de couple à 5 500 tr/mn. Elle franchit le 0 à 100 km/h en 6,3 s et elle est capable d'atteindre une vitesse de 263 Km/h. Ce V8 séduit aussi par sa bonne disponibilité à bas régime permettant de rouler en toute quiétude sans avoir à changer fréquemment de rapport sur les cinq que compte la boîte de vitesse mécanique. Son freinage est mordant et endurant et la direction non assistée procure des sensations brutes. La tenue de route doit son efficacité à des jantes en 16, à une suspension à double triangulation et des barres antiroulis avant et arrière. L'ABS d'abord en option, sera de série sur les derniers modèles. La 328 sera remplacée en 1989 par la 348 qui perpétuera à son tour la lignée des V8 centraux.

Notre exemplaire de 328 est une version GTB du 24 août 1988, livrée neuve en France par les Etablissements Pagani Frères. Sa couleur « rosso corsa » est associée à un intérieur en cuir noir et des moquettes rouges. Cette voiture fait le bonheur de son actuel propriétaire depuis 2008, date à laquelle il en fit l'acquisition auprès du groupe Cavallari à Monaco, la voiture ayant alors été

révisée avec près de 31 000 km. La voiture est accompagnée de sa pochette Ferrari contenant le carnet d'entretien, le manuel de l'utilisateur mais aussi d'un dossier de factures, de sa trousse à outils d'origine et de sa housse. Régulièrement entretenue, notre 328 a notamment bénéficié d'une révision générale avec remplacement des courroies en 2013 et d'une vidange de boîte et remplacement du maître cylindre de frein en 2014. En excellent état général et ne totalisant qu'un peu plus de 48 000 kilomètres, cet exemplaire ne manque pas d'atouts. La 328 GTB allie le meilleur du design Pininfarina et des performances automobiles contemporaines non encore aseptisées. Cette Ferrari qui a fait rêver toute une génération d'enfants plus ou moins grands a donc tout logiquement vu sa cote s'envoler récemment. Dans sa version GTB, la plus rare, notre exemplaire a tous les atouts pour vous faire profiter de la magie du cheval cabré.

*Replacing the 308 Berlinetta, the new mid-engined 328 was released at the 1985 Frankfurt Motorshow and was produced at less than 7500 models in GTB and GTS versions. The 328 is aesthetically close to the 308 the ride is also more comfortable. The new 3.2 V8 engine produces 270 bhp which makes a very fast car. Our example is a GTB version delivered brand new in France by Pagani-Frères on 24th August 1988 in Rosso Corsa paintwork, black leather seats and red carpets. Its current owner bought the car in 2008 at Cavallari in Monaco after an important review. The Ferrari has its original maintenance and hand books, bills, toolbox and slipcover. Very regularly maintained, this 328 was heavily reviewed in 2013/2014. Now in excellent condition with only 48.000 kilometers, this rarest GTB version has known an increasing interest and quotation because of its road running qualities, but also considering its beauty and history.*





« Tenter de lui résister est inutile... »

Marque : Ferrari  
Modèle : 328 GTB  
Millésime : 1988  
Kilométrage : 48 500 km au compteur  
Motorisation : 8 cylindres en V  
Cylindrée : 3 185 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : ZFFWA19B000078163



Carte grise française / French registration

95 000 / 105 000 €



Le mythe de la berlinette Ferrari est éternel  
Les vocalises et envolées d'un V8 d'exception  
Une beauté du diable signé Pininfarina





## 1979 - PEUGEOT 104 ZS2

Au salon de Paris de 1972, Peugeot présente la 104 Berline. Le but est d'élargir la gamme avec une citadine économique. Dès l'année suivante, la marque au lion sortira une version coupé plus courte que la 4 portes. Sa ligne typiquement Seventies ne manque pas d'élégance et la participation de Pininfarina à son dessin n'y est sans doute pas étrangère. C'est en 1976 que sera proposée une version sportive de ce coupé, dénommée ZS. Trois ans plus tard une petite série encore plus affûtée verra le jour : la 104 ZS2. Commercialisée entre janvier et mars 1979, elle fut produite dans le but d'une homologation en groupe 2. Cette série est limitée à seulement 1000 exemplaires. Elle est dotée du moteur en alliage léger avec distribution par chaîne et arbre à cames en tête de la 104 ZS, portée à 1360 cm<sup>3</sup> de cylindrée. Ce bloc développe 93ch grâce à deux carburateurs Solex double corps, une culasse particulière et un arbre à cames modifié. Pour plus de rigidité le châssis de la SZ2 est également renforcé. Le poids de l'auto inchangé et limité à 780 kilos, les performances sont de 1er plan et font de la SZ2 une machine à plaisir. La 104 ZS2 bénéficie de plus d'une dotation spécifique caractéristique, permettant de la distinguer du reste de la gamme. Elle est reconnaissable à sa livrée unique, associant une carrosserie de couleur gris vulcain agrémentée d'une bande latérale rouge de chaque côté de la voiture, à un intérieur en tissu noir à bandes rouges. Des décorations ZS2 rouges sont placées sur le spoiler avant et le hayon arrière. L'aspect sportif de la ZS2 est renforcé par l'adoption d'élargisseurs d'ailes en plastique noir mettant en valeur de belles jantes Amil de 13 pouces, et d'un rétroviseur de type obus dans la même matière. L'équipement de la ZS2 comprend également un compte-tours et surtout un tachymètre gradué jusqu'à 200 km/h, très révélateur de ses aptitudes et ambitions pour cette aînée de la 205 GTI.

L'exemplaire présenté se trouve dans un état exceptionnel. Il a fait l'objet d'une restauration dans les moindres détails, à l'aide de pièces neuves, dont la plupart sont introuvables de nos jours. Si les ZS2 sont rares, la minutie employée à sa remise en parfait état

l'est tout autant. Le propriétaire, inconditionnel du modèle, a en effet mené ce projet de restauration avec un niveau d'exigence tout simplement impressionnant. Sa connaissance de la SZ2 a en effet permis un excellent niveau de finition. En état concours notre 104 ZS2 dispose des attributs de sa livrée d'origine avec une peinture gris vulcain, un intérieur noir à bandes rouges et tous des équipements spécifiques au modèle. Tous ces éléments constituent la raison supplémentaire de succomber à ce rare Youngtimer, pour le moins peu fréquent à la vente. La liste détaillée des travaux serait inutile car ils ont porté sur l'intégralité de la voiture. Afin de corroborer cet état esthétique et mécanique, un conséquent dossier de factures sera livré avec la voiture. L'opportunité d'acquérir une 104 ZS2 ne se présente que très rarement, c'est pourquoi notre exemplaire restauré mérite toute votre attention. Plus exclusive que d'autres petites sportives françaises, elle s'avère être une voiture performante et attachante, très certainement une valeur sûre et montante du marché de collection.

*Released at the 1972 Paris Motorshow, the Peugeot 104 was modified in 1976 into a new sports 2-doors version, the 104 ZS. Three years later, an even more powerful version, the ZS2, became available between January and March 1979 at only 1000 examples to allow its Gr.2 homologation. With 1360cc, the overhead camshaft four-cylinder produces 93 bhp for only 780 kilos which makes the ZS2 a very fast car. Our model is in pristine condition and has been deeply restored with brand new parts. The quality of the renovation by the meticulous current owner is simply astonishing with a high level of finishes. This ZS2 is in its traditional Vulcan Grey with red stripes, and black fabric with red stripes inside. Extremely rare on the market, this ZS2 would be probably one of the most beautiful available, being re-built from new. A large file of bills will be delivered to testify upon heavy works on this car. Considered as the 205 GTi ancestor, the ZS2 will indubitably become a classic in French sportcars collection.*





## « Un cœur de lion bat dans cette ZS2 »

Marque : Peugeot  
Modèle : 104 ZS2  
Millésime : 1979  
Kilométrage : 44 km au compteur  
Motorisation : 4 cylindres en ligne  
Cylindrée : 1360 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 104C91-5723062



Carte grise française / French registration

20 000 / 30 000 €



Un modèle particulièrement rare et recherché  
Une restauration exemplaire  
Ce tonus en plus qui procure du plaisir à l'état pur





## 1994 - PORSCHE 993 C2 TIPTRONIC

La Porsche 993 est révélée à la presse en août 1993 et entre sur le marché à la fin de la même année. Elle remplace la Porsche 964 et sera la dernière 911 refroidie par air. Esthétiquement très réussie, elle est le fruit d'un travail aérodynamique engendrant une modification de la forme des ailes avant mais en conservant les «yeux de grenouille». Les rétro «cup» sont désormais de série. La voiture est nouvelle pour 80 % de ses éléments. L'intérieur subit lui aussi quelques évolutions tout en conservant la disposition générale bien connue des Porschistes. Equipée du célèbre Flat 6 «Boxer» de 3.6 litres de cylindrée, elle dispose jusqu'en 1995 de 274 chevaux. L'apparition du VarioCam permettra aux modèles ultérieurs de développer 285 chevaux. Elle fut la première Porsche équipée d'une boîte de vitesse mécanique à 6 rapports. De nombreux aménagements techniques, notamment sur les trains roulants et le châssis permettent à cette Porsche d'offrir un comportement plus précis et efficace. La 933 se décline en Targa et cabriolet. La boîte Tiptronic S qui permet de changer les vitesses au volant, vient compléter la boîte mécanique. Le succès est au rendez-vous pour cette série vendue à près de 68 000 exemplaires à travers le monde. Les années écoulées depuis son lancement ont permis de démontrer la fiabilité de modèle qui possède toutes les qualités pour devenir une pièce incontournable dans toute collection.

Le modèle présenté est de mai 1994, une Carrera 2 à boîte de vitesse Tiptronic. D'origine française et livrée neuve par les Etablissements Sonauto à Levallois Perret, sa livrée lui va très bien, associant une peinture bleu nuit et un intérieur cuir de couleur bleu marine lui aussi. Elle est équipée d'un toit ouvrant, d'un essuie-glace arrière, d'un régulateur de vitesse, d'un différentiel autobloquant et de la climatisation qui sera à réviser. Sa boîte de vitesse Tiptronic permet une utilisation confortable et polyvalente de la voiture en milieu urbain et autoroutier. Cette

voiture possède son manuel technique, son carnet d'entretien ainsi que son dossier de factures. Ces derniers permettent de témoigner d'un entretien récurrent et à jour, la dernière révision ayant eu lieu dans un centre Porsche en 2014, la voiture avait alors près de 167 000km. Aujourd'hui encore cette génération de 911 reste performante et sûre, suffisamment moderne pour être utilisée en usage fréquent et suffisamment ancienne pour proposer de « vraies sensations ». Elle est en somme la parfaite alchimie entre confort et performances. Sa valeur sur le marché ne cesse de progresser. Notre exemplaire qui possède de solides arguments est une réelle opportunité de se porter acquéreur de cette génération de 911 considérée comme l'une des plus réussies.

*Revealed in August 1993, the new 911 which replaced the 964 will become the the last air-cooled 911. Its shape is superb and more aerodynamic, parts are 80% new and the inside melts modernity and classicism for 911-enthusiasts. Powered by the well-known 3.6 liters flat-6 engine, the VarioCam is available for the first time in 1995 and increases the power up to 285 bhp instead of 274. The 933 was available in coupé, Targa and convertible, with the 6-speed gearbox or the Tiptronic S gearbox with steering wheel commands. After 68,000 models sold, the 993 remains one of the most wanted of all 911, also one of the most reliable. Our car is a May 1994 Carrera 2 with Tiptronic S gearbox, delivered brand new by Sonauto France at Levallois Perret. It has a handsome dark blue painting with matching colour leather inside. Air conditioning will need a revision but the car has its original maintenance and technical books, with a bill dossier attesting a regular maintenance. Last revision occurred in 2014 in the Porsche network at 167.000 km. This Porsche is powerful and reliable, a good blend between reliability, comfort, power and speed, very attractive considering its increasing price on 911 market.*





## « L'air souffle encore sur le Flat 6 »

Marque : Porsche  
Modèle : 911 type 993  
Millésime : 1994  
Kilométrage : 171 000 km au compteur  
Motorisation : 6 cylindres à plat «Flat 6»  
Cylindrée : 3 600 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : WPOZZZ99ZRS311935



Titre de circulation monégasque / Monaco registration

35 000 / 45 000 €



La dernière « vraie » Porsche refroidie par air  
Unanimement l'une des plus belles générations de 911  
Un modèle charnière « collector » en puissance





## 1965 - AUSTIN HEALEY 3000 MK III BJ8

L'Austin-Healey 3000 un roadster sportif lancé en 1959. Il remplace la 100-6 dans la gamme. Ce modèle obtint le surnom de « Big », en référence à son gros moteur de 3 litres de cylindrée. A son arrivée, la carrosserie reste identique à celle de son aînée mais l'ancien moteur 6 cylindres de 2,6 litres de cylindrée est remplacé par un moteur de 2 912 cm<sup>3</sup> avec 2 carburateurs SU et des freins à disque à l'avant. La puissance s'établit désormais à 124 chevaux Elle s'appelle à l'époque Austin-Healey 3000 et ne deviendra Mark 1 que lorsque la Mark 2 entrera en série. Ce modèle initial fut produit de 1959 à 1961, année de sortie de la Mk 2 qui bénéficie de trois carburateurs SU HS4, qui font monter la puissance à 132 ch. Elle reçoit aussi une nouvelle calandre à barrettes verticales. Cette version conservait le même code BT7 pour 4 places et BN7 pour 2 places. En 1962, la voiture gagne en confort lorsque les side-screens latéraux en plastique sont remplacés par des vitres amovibles et qu'une nouvelle capote plus facilement manœuvrable se referme sur un pare-brise désormais bombé. Le moteur retrouve 2 carburateurs mais conserve 130 cv. Enfin, dernière évolution de la gamme la 3000 Mk III est lancée en 1964. Elle se voit dotée d'un servofrein et sa suspension arrière reçoit des tirants longitudinaux. Surtout, avec 150 ch, c'est la plus puissante des Austin Healey. Belle et sportive, la 3000 propose une ambiance unique à son bord comme seuls les anglais savent les créer. Sièges à petit dossier enveloppant, volant à trois branches, et compte-tours sous les yeux invitent le conducteur à solliciter les capacités de sa monture.

Le modèle présenté est de 1965, il s'agit d'une MK III de type BJ8. La livrée en deux tons bleu acier et blanc qu'elle arbore souligne la beauté de ses courbes. L'intérieur marie une sellerie et des moquettes bleues à une planche de bord et un volant parés de bois. Sa capote est bleue avec un couvre capote assorti. Elle dispose des feux additionnels, de roues fils, d'un porte-bagages

et de deux rétros obus tous chromés, qui subliment son allure. Sa boîte de vitesse à 4 rapports est dotée de l'overdrive. La voiture a bénéficié d'une restauration dans le passé et sa cosmétique générale est très satisfaisante. Côté mécanique, cette voiture a fait l'objet il y a moins d'un an d'une révision conséquente d'un montant de près de 3000€. La voiture a bénéficié d'un contrôle général, remplacement de tous les fluides, d'un réglage carburateurs et de l'allumage. Saine et dans un très bon état général, cette voiture est une vraie invitation à la balade. La 3000 a depuis longtemps trouvé son public auprès des collectionneurs avertis, c'est donc une valeur sûre pour celui qui souhaite profiter d'un roadster sportif dans la plus pure tradition anglaise, éligible qui plus est dans de nombreux rallyes.

*After the 100/6 with its 3l straight-six engine, the 3000, known as the "Big Healey", starts a successful career in 1959 for almost ten years among the British Roadsters. After two series, the MkIII is launched in 1964, with BJ8 intern denomination, and has numerous mechanical improvements like power brakes and a better rear suspension. Our Austin Healey is a beautiful 3000 MkIII from 1965, with a 3.0l Austin straight-six engine with four-speed gearbox and overdrive, producing 150 bhp which makes it the most powerful of all 3000. It also has better rear suspensions and more comfort accessories. Its body is a four-seater convertible, rather than a roadster, with luggage holder, articulated blue hood and and matching color hood cover. The dashboard is made in wood with closing gloves box and central consol. Its dress is the famous Healey's sky blue and ivory bicolor paintwork with blue inside, in very good condition indeed. The car was heavily maintained last year with 3000€ bill: all fluids replaced, carburetors and ignition checked. Our car is rust free and in very good condition, a true occasion to cruise with a British Roadster.*





« A son volant, vous allez vous sentir vivant »

Marque : Austin Healey  
Modèle : 3 000 MK III BJ8  
Millésime : 1965  
Kilométrage : 22 990 miles au compteur  
Motorisation : 6 cylindres en ligne  
Cylindrée : 2 912 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : HBJ8L26649



Carte grise française / French registration

47 000 / 53 000 €



Une page de l'histoire automobile anglaise  
La dernière évolution de la fameuse 3000  
Un exemplaire aux charmes certains





## 1964 - TRIUMPH GTR4 DOVÉ

À la fin des années 1950 pour renouveler sa gamme de roadsters à succès, la Triumph Motor Company va faire appel au talent du designer italien Giovanni Michelotti. Il dessine la TR4 avec un style résolument novateur : les lignes sont tendues et non plus arrondies, la voiture est plus large, en pleine harmonie avec les années 1960. Côté mécanique, elle conserve le bloc moteur de la TR3 mais porté à 2 138 cc et développant 105cv. Le couple rend la conduite du roadster plus voluptueuse et confortable. Des modernisations sont néanmoins opérées comme l'adoption d'un boîtier de direction à crémaillère et d'une boîte de vitesse à 4 rapports synchronisés avec un overdrive en option. Présentée lors du Salon de Londres 1961, la Triumph TR4 sera construite jusqu'en 1965, date à laquelle elle évoluera en TR4A, avec l'adjonction d'un essieu arrière indépendant dit I.R.S. Elle sera un véritable succès commercial, avec 40 253 exemplaires écoulés. Surfant sur le succès du nouveau roadster, le concessionnaire de Wimbledon, LF Dové & Co, à Londres, sera à l'origine de la plus rare déclinaison de la TR4. Il confie à la carrosserie Harrington Ltd la conception et la production d'un coupé 2+2 qui sera dénommé GTR4 Dové. Le dessin « fastback » est superbe et donne une autre physionomie à l'auto. Chaque TR4 Dové était l'objet d'une commande spéciale donc un modèle presque unique. Cependant la transformation majorait le tarif de la TR4 de 1 250 Livres, la rendant presque aussi chère que la Jaguar Type E. La production resta donc confidentielle, avec 43 exemplaires construits entre 1961 et 1965.

Notre Dové fut assemblée par Triumph en Février 1963 et livrée en Mars 1963 en vue de sa transformation en coupé par l'entreprise L.F. Dové Limited, puis vendue au premier propriétaire le 4 Août 1964. Elle est toujours pourvue de son registration book originel retraçant son histoire avec les premiers tampons de 1964 par Dové et sa livraison au premier propriétaire et des signatures de ses successeurs jusqu'aux années 1980. La voiture sera vendue avec un impressionnant dossier de factures d'achat et d'entretiens. Dans les mêmes mains depuis mai 2013 elle fut achetée au propriétaire qui l'a faite importer d'Angleterre en 2010. Avant d'arriver en Angleterre en 2007, cette auto fut la propriété de Peter Jupp, professeur d'Histoire et Anthropologie à la Queens University of Belfast, qui l'a utilisée quotidiennement pendant plus de trente ans jusqu'à sa mort en 2006. Dans un excellent état général, elle a fait l'objet d'une restauration complète par son propriétaire britannique. Les travaux ont ainsi porté sur l'ensemble de la carrosserie, le moteur et le châssis, le tout détaillé dans un

dossier photo. La voiture dispose également d'un certificat par la British Motor Industry Heritage Trust. Sa robe rouge souligne la beauté de sa ligne et contribue à l'impression de sportivité de la voiture. Elle possède une très belle sellerie noire à passepoil blanc rappelant la planche de bord, blanche elle aussi. L'histoire de la Dové la rend attachante et sa rareté en fait une très belle pièce de collection. Cette voiture est un clin d'oeil à la « carrosserie » anglaise, née de la passion de quelques hommes. Elle vous offrira le plaisir de rouler dans une voiture exclusive. So chic, so british...

*In late 1950's, Triumph asked Giovanni Michelotti to give a sexier bodyshape to its roadsters. With long lines and a wider body, the TR4 is a typical car from the 1960's. The TR3 engine has been reviewed and produces 105 bhp, it is coupled to an all-synchronized four-speed gearbox with overdrive on request. The TR4 was released on 1961 at the London Motorshow and was built until 1965, when it became the TR4A. With 40 253 examples sold, the TR4 was a major success, inducing the Wimbledon dealer, L.F. Dové & Co, to build a fixed head coupé variant. Entrusting the realization of that project to Harrington Ltd., the car became the GTR4 Dové. But the conversion was too expensive and put the TR4 to the same price than a Jaguar E-Type... As Triumph refused to back up this operation, only 43 examples were made.*

*Our model was made by Triumph in February 1963 and was delivered to Dové in March 1963 in order to be converted in a fixed head coupe. It was sold to its first owner on August, 4th 1964. It still has its original registration book retracing its history. The car will be sold with an impressive dossier including parts and maintenance bills. It has remained in the same hands since May 2013. The current owner bought the car to the man who imported it from the U.K. in 2010. Before it arrived from Great Britain in 2007, the car was the property of Jeter Jupp, a History and Anthropology teacher in the Belfast Queen's University, who has daily used it for about 30 years. Sold by his widow in 2007, the car was entirely restored, from the engine to the body including driving parts and chassis. All that work is detailed in a picture dossier. Certified by the British Motor Industry Heritage, the car has been re-painted in its original red and has black leather with white trimming inside, which matches the white dashboard. The history of that Dové makes it a very charming car, and this extremely rare Triumph will offer you the opportunity to drive a very exclusive car from the Sixties.*





## « Un toit qui change tout... »

Marque : Triumph  
Modèle : GTR4 Dové  
Millésime : 1964  
Kilométrage : 16 300 miles au compteur  
Motorisation : 4 cylindres  
Cylindrée : 2 138 cm<sup>3</sup>  
N° de série : CT/20440



Carte grise française / French registration

30 000 / 40 000 €



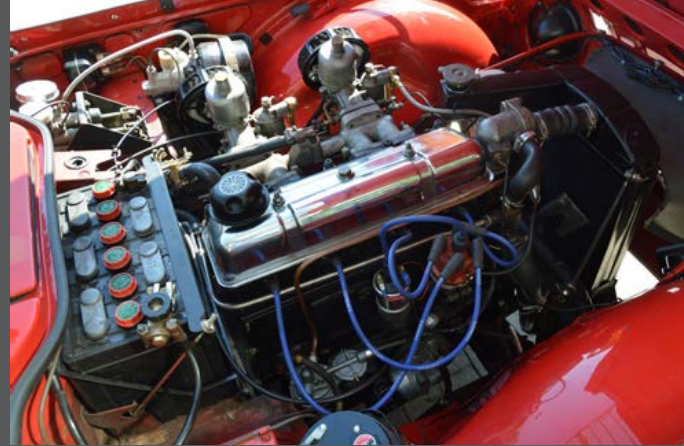
Une voiture particulièrement rare avec un historique impressionnant  
Le charme d'une production artisanale de petite série  
Une ligne fastback très réussie













## 1980 - RANGE ROVER « CLASSIC » V8 3,5L EX EMILIO BOTIN

Lancé en 1966, le projet du Range Rover, alors appelé « break à empattement de 100 pouces » par les ingénieurs de Land Rover, débouche sur sa commercialisation en 1970, immédiatement après sa présentation officielle à la presse le 17 Juin de cette même année. Le cahier des charges fixé pour le développement de ce véhicule pionnier de sa catégorie était aussi simple qu'exigeant. Selon Charles Spencer King alors ingénieur en chef des nouveaux véhicules pour tout le groupe British Leyland Motor Company, souvent qualifié de « père » du Range Rover, il s'agissait pour Land Rover de proposer une voiture capable d'allier les capacités d'un tout-terrain aux performances et au confort d'une berline routière. Mais les anglais ont une fois de plus relevé le défi : le Range est un engin d'une polyvalence exceptionnelle. Il a ouvert la voie et montré le chemin à suivre pour la concurrence dans la catégorie des 4x4 de luxe qu'il a lui-même créé. La première génération, la « classic », disponible uniquement en deux portes jusqu'en 1981, est dotée d'un moteur V8 en aluminium obligatoirement accouplé à une boîte manuelle jusqu'à 1982, d'une transmission intégrale permanente, de freins à disque aux 4 roues et surtout d'une suspension à ressorts hélicoïdaux, innovation majeure par rapport aux 4x4 de l'époque. En intégrant toujours les dernières nouveautés pour évoluer, le Range a d'ailleurs toujours été précurseur. À sa sortie en 1970 ce baroudeur était aussi avant-gardiste du point de vue du style. Le dessin de ce gros break de luxe haut perché est alors inédit mais tout de suite plébiscité. Depuis reprise de génération en génération, sur le P38 qui a succédé au Classic, le L322 ou le L405 plus récemment, la silhouette de ce 4x4, caractéristique, est indémodable. Succès jamais démenti depuis 45 ans cette année, le Range est devenu un « must » de l'automobile, particulièrement les premières générations.

L'exemplaire proposé est un superbe Range 3 portes de 1980, motorisé par le V8 3,5L à carburateurs d'origine Rover développant 135 chevaux. Le dessin original de Charles Spencer King est superbe dans la plus prisée des livrées, Lincoln Green avec des pare-chocs en finition acier sans retours. Il est bien sûr doté de sa fameuse calandre verticale en métal noir. Son intérieur Palomino est associé à des moquettes assorties. Parmi les options d'époque, notre modèle dispose notamment des appuie-têtes avant, des ceintures à enrouleurs, de la direction

assistée et exceptionnellement pour cette série de la climatisation d'origine. Ce Range de provenance espagnole fut la propriété du célèbre banquier Emilio Botin, président décédé du groupe Santander. Ce véhicule servait à l'ex-roi d'Espagne, Juan Carlos, pour circuler et réaliser des parties de chasses au sein de son domaine, attestation à l'appui. Ayant tout juste fait l'objet d'une restauration cosmétique complète ce Range Classic se trouve dans un excellent état général. À cette occasion sa carrosserie a été dé-blindée alors qu'elle l'était par le passé. L'historique particulier de ce véhicule, prouvé par de la documentation qui sera évidemment livrée avec ses papiers, explique son faible kilométrage. Compte tenu de sa destinée, ce Range au pedigree exceptionnel n'a parcouru qu'un peu plus de 42 000 kilomètres depuis sa sortie d'usine. Une histoire et une appartenance unique, une mécanique faiblement kilométrée et une cosmétique récente font de cette voiture, un collector hors du commun. Un véhicule à acquérir avant les autres et dont la conduite comme l'évolution de sa cote vous donneront tous les jours le sourire.

*The Range Rover project was launched in 1966 and the car was released in 1970. Supposed to be a sort of "grand tourism AWD", the Range Rover was designed by British Leyland Motor Company. It became the first car of its genre, the luxury AWD-class which was to become SUV many years later. Only available with the 3.5 liters V8 engine coupled with manual gearbox until 1982, the Range had helicoids spring suspensions with was rather new for an AWD. Always on top of technology, the Classic Range has now become a legend, a masterpiece of its kind. Our model is a 2-doors Range Rover from 1980 powered by the 3.5 liters V8 engine developing 135 bhp. Designed by Charles Spencer King, this is painted in the famous Lincoln green with steel-finished bumpers. The Palomino inside also has matching color carpets, head-holders power steering and, for this one, original air conditioning. This car delivered brand new in Spain was owned by Emilio Botin, banker and chairman of Santander consortium. The car was used by the former king of Spain, Juan Carlos, for hunting and travels, proved by attestations. This Classic Range has been entirely restored and the body was un-armored. Many papers will attest its original mileage and story. This Range has a moving story and is now in excellent condition; do not hesitate to buy this masterpiece, father of all SUV.*





## « Celui par lequel tout a commencé... »

Marque : Land Rover  
Modèle : Range Rover  
Millésime : 1980  
Kilométrage : 42 196 km au compteur  
Motorisation : 8 cylindres en V  
Cylindrée : 3 532 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 35854794F



Titre de circulation espagnol, Attestation FFVE en cours /  
*Spanish registration, FFVE attestation in progress*

30 000 / 40 000 €



Un pedigree exceptionnel pour ce Range unique  
La génération la plus emblématique et indémodable  
La référence de sa catégorie à collectionner d'urgence





## 1978 - FERRARI 400 AUTOMATIQUE

En 1960, le *Commendatore* n'oublie pas de proposer un modèle plus familial que ses exigeantes biplaces de sport, il s'agit de la célèbre 250 GT/E. En 1972, la 365 GT/4 est présentée. Basée sur un châssis de 365 GTC/4 rallongé de 20 cm, elle dispose de la plus grande habitabilité jamais offerte sur une Ferrari laissant présager un confort inédit pour la marque. Le moteur est le prestigieux V12 Tipo F101 AC de 4,4 litres à double arbre à cames en tête, gavés par six carburateurs Weber 38 DCOE, le tout développant 310 chevaux. Elle est à l'époque l'auto la plus chère de tout le catalogue Ferrari, et la seule à disposer d'un moteur en position avant. La voiture emmène quatre passagers dans un intérieur entièrement tendu de cuir jusqu'au plafond, avec des placages de bois précieux. Cette auto à la ligne acérée et toute en finesse connaît une grande première dans l'histoire de Ferrari, étant pour la première fois proposée de série avec une boîte automatique à convertisseur de couple hydraulique General Motors à trois rapports, la boîte mécanique n'étant plus qu'en option. La 365 GT/4 sera remplacée en 1976 par la 400, dotée d'un nouveau moteur de 4,8 litres et 340 chevaux. Les carburateurs seront remplacés en 1979 par l'injection électronique Bosch faisant tomber la puissance à 310 chevaux. Une dernière évolution apparaît en 1985, la 412, avec un moteur de 4,9 litres, produit jusqu'en 1989. La dynastie des Ferrari 2+2 « cubistes » connaîtra un succès incontesté puisque 2896 exemplaires de ces belles et aristocratiques GT seront assemblés pendant près de deux décennies par l'usine de Maranello.

Notre voiture est une jolie Ferrari 400 à carburateurs et munie de la boîte automatique. Elle fut mise en circulation le 10 Avril 1978, proposée dans une attrayante couleur marron métallisée, la voiture dispose d'un intérieur biscuit à bandes marron dans le pur style de l'époque. De provenance allemande, cette auto n'aurait à ce jour connu que trois propriétaires et affiche seulement 83 207 kilomètres au compteur. Sans être parfaite, la voiture se présente dans un bon état général et vient de bénéficier d'une révision mécanique complète. La voiture a ainsi été entièrement révisée avec au delà du remplacement de tous

les fluides et de la distribution, une intervention conséquente sur les trains roulants comprenant le remplacement des rotules, Silentblochs, amortisseur, biellettes et plaquettes. Le montant des pièces seulement s'élève à près de 8 000€ et permet à la voiture d'être prête à prendre la route. Cette Ferrari, l'une des 354 exemplaires de 400 Auto fabriqués, est l'occasion d'acquérir l'une des dernières V12 à carburateurs dont la cote ne fait que de s'envoler depuis les dernières années. Longtemps boudée par les aficionados pour son design cubiste, la 400 bénéficie depuis plusieurs mois d'un fort regain d'intérêt, pleinement justifié au regard de ses qualités routières.

*In 1960, the first Ferrari four-seater, the 250 GT/E, was released and the Commendatore never forgot to propose a true comfortable GT. In 1972 was presented the 365 GT/4, based on a 365 GTC/4 chassis with a new razor-shaped body and powered by the Tipo F101 AC V12. With 4,4 liters, it develops 310 bhp, coupled with an automatic 3-speed gearbox, of five-speed manual gearbox on request. The most expensive car from Ferrari's catalogue proposed a very comfortable inside with leather everywhere, up to the roof, and wood placages. In 1976, the car is replaced by the 400, with a new 4.8 liters engine and 340 bhp. Weber carburetors were replaced in 1979 by electronic injection, becoming the 400i, and the last version, the 412, was produced from 1985 to 1989 with a 4.9 liters engine. Our model is a nice 400 Automatic with metallic brown painting and biscuit tone and brown stripes leather inside. This car, coming from Germany, would have known only three owners since its first registration on 10th April 1978. The car is in excellent condition, however it is not perfect, but it has been entirely revised with fluids, distribution, dynamic parts, silentblocks, shock absorbers and brakes changed, with an amount of more than 8000 €, allowing the car to go by road immediately. This Ferrari is the occasion to buy one of the very last models from Maranello with a carburetors V12 engine, one of only 354 400 Automatic produced. Forgotten by enthusiasts for many years, the "Cubists" Ferrari benefits of a new strong renewed interest.*





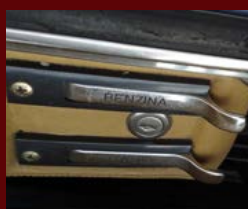
## « Quatre fauteuils juste derrière l'orchestre »

Marque : Ferrari  
Modèle : 400 GT Automatic  
Millésime : 1978  
Kilométrage : 83 500 km au compteur  
Motorisation : 12 cylindres en V  
Cylindrée : 4 823 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 23455



Carte grise française / French registration

80 000 / 90 000 €



Une Ferrari classique au confort inégalable  
Le plaisir du prestigieux V12 Ferrari à carburateurs  
Un modèle bénéficiant d'un fort regain d'intérêt





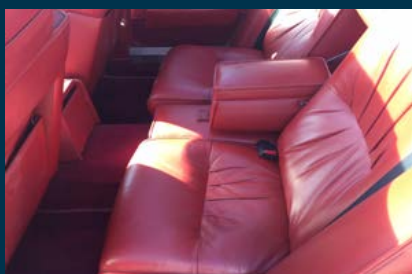
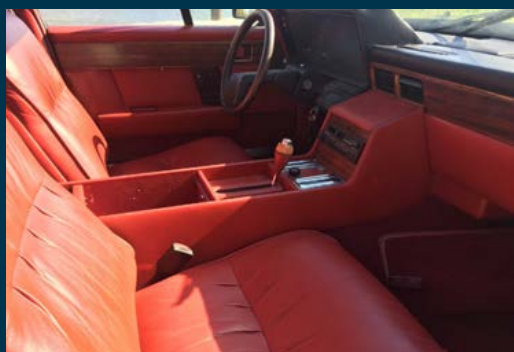
## 1983 - ASTON MARTIN LAGONDA

Fondée en 1905, la marque Lagonda fut rachetée en 1947 par David Brown en même temps qu'Aston Martin afin d'en faire une marque de luxe, tandis qu'Aston Martin sera celle dédiée aux véhicules sportifs. Bien des années plus tard, la firme de Newport Pagnell ressuscite Lagonda en proposant une auto basée sur un coupé AMV8 avec un châssis rallongé. Mais c'est en 1976 que sera dévoilé le premier prototype dessiné par William Towns. La modernité de la voiture au-delà de sa ligne incroyable réside dans sa technologie embarquée avec des commandes électroniques et une instrumentation digitale. Le luxe fait partie intégrante de l'ADN de la voiture dont l'intérieur est bien sûr un coordonné de cuir Connolly, et de parement en ronce de noyer. Le développement de la voiture et sa fiabilisation prendront 2 ans. Les Lagonda sont entièrement construites à la main, réclamant pas loin de 2 200 heures de travail. La Lagonda est longue avec près de 5,3 mètres de long et très basse ne dépassant pas 1,3 mètres de haut. Sa ligne très fine et pure est renforcée par l'intégration de phares rétractables sur le capot avant. Le 8 cylindres en V est accouplé à une boîte automatique Chrysler à trois rapports. Malgré un poids proche des deux tonnes, les 280 chevaux de la voiture lui permettent d'atteindre les 225 km/h et d'abattre le 0 à 100km/h en 8 secondes. La Lagonda connaîtra deux évolutions majeures. En 1985 d'abord, c'est la série 3 qui voit le jour bénéficiant de l'injection en lieu et place des carburateurs Weber. Puis en 1987 c'est l'apparition de la série 4 dont la ligne est modifiée avec une rampe de trois projecteurs de chaque côté de la calandre. Le modèle cessera d'être produit en 1990, après que 645 voitures aient vu le jour. Clin d'œil de l'histoire Aston Martin a relancé en 2014 sa Lagonda, le mythe est donc toujours bien vivant.

Le modèle présenté est de 1983, il s'agit donc d'une série 2.1, équipée d'un tableau de bord à leds, de carburateurs et de jantes en tôle. Le dossier qui l'accompagne permet de retracer assez précisément son histoire et les soins qu'elle reçut dans le passé. Elle fut livrée neuve par les établissements Universal Motors Riyadh à Dubai en Arabie Saoudite comme en témoigne aussi l'inscription dans le compartiment moteur. La voiture fut ensuite réimportée en 1988 en Angleterre. Elle y restera jusqu'en 1993 avant d'arriver en

France. Elle fut enfin proposée aux enchères à Coulommiers en 1995, date à laquelle son actuel propriétaire en fit l'acquisition, il y a aujourd'hui 20 ans. Sa livrée élégante combine une couleur noire à un intérieur en cuir rouge. Cette voiture bien que roulante et en état de présentation correct nécessitera un contrôle mécanique général et quelques travaux cosmétiques afin de retrouver sa beauté initiale. La sellerie affiche une qualité de présentation satisfaisante, les boiseries devront être revernies et certains détails de finition repris. Enfin la peinture anciennement refaite affiche une patine homogène. Cette berline de grand standing est rare. Elle vous fera voyager en première classe sous les regards émerveillés de tous ceux que vous allez croiser. Sa valeur sur le marché ne cesse de grimper faisant de notre exemplaire une vraie opportunité d'accéder au prestige Aston Martin.

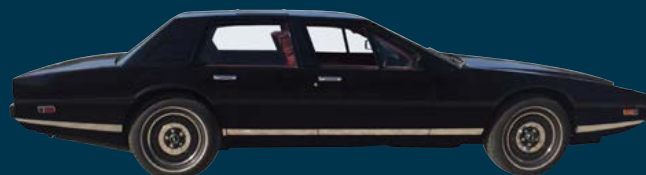
*Founded in 1905, the Lagonda brand was later bought by David Brown to develop luxury cars. Many years later, Aston Martin developed a saloon based on the AMV8 with a stretched chassis, but the genuine Lagonda was released in 1976, with an astonishing razor-shaped body and very modern electronic equipment. The inside is both modern and classic with Connolly leather and digital dashboard. Entirely handcrafted, a Lagonda needed about 2.200 hours of work. Produced at 645 models in four series from 1976 to 1990, the Lagonda is one of the most exclusive cars ever made by Aston Martin. Our example is from 1983, so it is a 2.1 series, equipped with analogic dashboard, carburetors and sheet wheels. The car was delivered brand new at Universal Motors in Riyadh, Dubai, as can testify the plate in the engine compartment. Then it was shipped to England in 1988 until 1993 when it was sold in France. The car was auctioned at Coulommiers in 1995 to its current owner. The car is in original condition, never restored, and will need a mechanical and cosmetic check work. The inside remains in good condition and wooden veneers will need to re-varnish and the paintwork has a nice patina. This car has a good dossier to retrace its history and is quite rare nowadays, a first-class collector to give you the opportunity to drive an old Aston Martin considering its increasing quotation.*





## « Un salon roulant très high tech »

Marque : Aston Martin  
Modèle : Lagonda  
Millésime : 1983  
Kilométrage : 4 901 miles au compteur  
Motorisation : 8 cylindres en V  
Cylindrée : 5 340 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : L00L13232



Titre de circulation anglais, demande FFVE en cours /  
*English Title*

18 000 / 23 000 €



Une voiture absolument « hors du commun »  
Une série limitée à très peu d'exemplaires  
Un exemplaire accessible pour un modèle qui monte





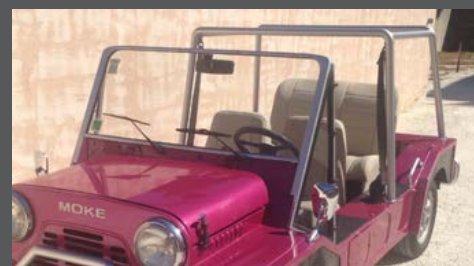
## 1969 - MORRIS MINI MOKE

En 1957, Sir Alec Issigonis développe, sous l'égide de la British Motor Corporation, une voiture économique et populaire. Il opte pour une conception à moteur avant afin d'offrir un confort maximum dans un minimum d'espace. Sa réalisation va devenir un mythe absolu dans toute l'histoire de l'automobile puisqu'il donnera naissance à la Mini. Pour les besoins de l'armée, BMC est chargé de concevoir une auto de taille réduite, légère, rapide et capable d'emmenager quatre personnes avec leur équipement. L'ingénieur part du même principe que la Mini, soit un moteur transversal à boîte également transversale, fixés à une coque en barquette sans portières et à pare-brise rabattable, mais la voiture ne rencontre pas le succès escompté auprès de l'armée. BMC décide alors de présenter une version civile en 1964, proposée avec écrans et capote, elle dispose également de caissons dissimulés dans les longerons. La voiture très spartiate est munie d'un quatre cylindre Morris de 843 cm<sup>3</sup>, elle sera fabriquée jusqu'en 1968 au Royaume-Uni, puis la production sera délocalisée en Australie où elle était déjà assemblée depuis 1966. Sa carrière s'arrêtera en 1995 chez le constructeur Italien Cagiva, après avoir été assemblée au Portugal de 1983 à 1993. La Mini Moke sera produite à 50 000 exemplaires toutes déclinaisons confondues, à comparer aux plus de 5 millions de Mini, elle aura un fort impact dans la culture populaire du fait de ses nombreux rôles au cinéma, acquérant désormais le statut de voiture culte.

Notre exemplaire est une jolie Morris Mini Moke immatriculée pour la première fois le 31 Janvier 1969, soit l'une des dernières Moke assemblées en Angleterre, comme le confirme son numéro de châssis commençant par MAB. Tandis que 9096 Morris Moke ont été construites, seulement 5422 Austin Moke ont été assemblées, soit 14 518 Moke Britanniques au total, faisant de cette auto une voiture de la série la plus recherchée. Restauré dans le passé, notre exemplaire se trouve dans un bel état de présentation. De

couleur extérieure rose fuchsia, l'intérieur est lui composé d'une sellerie de cuir beige et d'un volant Duchatelet en bois, du plus bel effet. Cette livrée ajoute au caractère « fun » de l'auto. Une capote complète noire vient parfaire l'ensemble. La voiture a été importée du Portugal en début d'année 2014 et possède tous les documents permettant son immatriculation en France. Elle a récemment bénéficié de soins mécaniques. En plus d'être révisée, ses suspensions ont été changées en Juillet 2014 en même temps que le système de freinage et l'allumage remplacé en Septembre. L'embrayage est neuf, tout comme les rotules de direction. Cette ravissante auto, munie de ses jantes Minilite 12 pouces, sera le compagnon idéal de vos sorties estivales, avec elle vous ne verrez plus la route de la même façon.

*In 1957, Sir Alec Issigonis gave birth to the famous Mini, one of the most produced British cars, and in the same years the British Army asked BMC to build a car specially designed for troops. Starting from the same base than the Mini, the car has a transversal 843cc engine and gearbox on a simple chassis without doors and folding windscreen. Whereas British Army was not interested, BMW decided to launch a civilian version of the small car, called the Mini Moke, built at more than 50,000 examples until 1993 in several factories in Australia, Portugal and Italy. Our model is a nice Morris Mini Moke registered for the first time on January, 31st 1969 making it one of the very last ever made in Britain, as can testify its "MAB" VIN. Only 14,518 were originally made in UK. Restored some years ago, our Moke has a fuchsia pink paintwork with beige seats and a Duchatelet wooden steering wheel. The car was imported from Portugal in early 2014 and was checked, braking and starting systems were remade like the clutch. With its complete hood and 12" Minilite wheels, this charming car will be a new way to travel on summer roads.*





## « La Mini se moque des conventions »

Marque : Morris  
Modèle : Mini Moke  
Millésime : 1969  
Kilométrage : 6 065 km au compteur  
Motorisation : 4 cylindres  
Cylindrée : 848 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : MAB1L1187994A



Titre de circulation portugais, attestation FFVE /  
*Portuguese registration title with FFVE file established*

8 000 / 12 000 €



Une très rare version Britannique de la mythique Moke  
Un exemplaire en excellent état et dans une livrée fun  
La voiture de plage au charme made in England





## 1999 - PORSCHE 996 CARRERA 4

Après le succès légitime de la 911 type 993, Porsche va entreprendre une véritable révolution. Car il s'agit avec la 996 d'une modification de taille: le flat-six ne sera plus refroidi par air mais par eau ! En effet, le nouveau porte-étendard de la firme de Stuttgart intègre un moteur intégralement revu. Présentée au Salon de Francfort de 1997, la 996 est assurément la plus moderne de toutes les 911, tout en conservant la plus grande part de la tradition qui constitue son ADN. Bien entendu, l'accueil auprès des puristes est mitigée mais c'est grâce à ces évolutions que la 911 est aujourd'hui encore l'une des meilleures sportives du monde. Tout est nouveau dans cette 911 à commencer par le design avec cette ligne beaucoup plus moderne. Le six à plat de la 996 développe désormais 300 chevaux pour 3.4 L, il est proposé avec la nouvelle boîte de vitesse à six rapports ou la Tiptronic S à 5 rapports. Proposée en Carrera 2 à son lancement, la voiture sera rapidement disponible en Carrera 4 et en cabriolet. La 996 atteint désormais les 280 Km/h et abat le 0-100 en cinq secondes à peine. Elle est équipée d'un ABS de dernière génération, et sera la première Porsche à pouvoir bénéficier du Porsche Stability Management, antipatinage électronique. A l'intérieur, là encore la tradition se mêle à la modernité. Les cinq compteurs sont toujours présents, mais ils sont désormais entrelacés. Le démarrage s'opère toujours sur le côté gauche du volant et l'ergonomie progresse considérablement, tout comme l'isolation sonore. La qualité de la finition, quant à elle, ne peut renier ses origines allemandes et les équipements proposés sont modernes : GPS, sièges électriques à mémoire, régulateur de vitesse et nombreux airbags.... La 996 évoluera dans une phase 2 présentée en 2001, revenant à une cylindrée de 3,6 litres et intégrant quelques nouveautés techniques. Elle sera remplacée par la 997 présentée en 2004 qui lui devra bon nombre de ses avancées techniques.

Notre 996 est un très beau coupé Carrera 4 de 1999 à boîte de vitesse mécanique. Sa couleur champagne métallisée est

associée à un intérieur en cuir noir. La voiture est en excellent état général et semble avoir été utilisée avec précaution au cours de ces années. Elle a parcouru une moyenne de 10 000 km par an en phase avec la facilité d'usage du véhicule. La voiture a été régulièrement entretenue dans le réseau officiel et c'est la cas du dernier entretien important qui fut réalisé fin 2012, la voiture ayant alors 140 000 km. A l'issue de cette intervention, la voiture fut révisée et l'embrayage, le joint spi, l'alternateur, les têtes d'amortisseurs et amortisseurs furent remplacés. Les 4 pneus sont récents. Un dossier conséquent de factures et le carnet d'entretien seront livrés avec la voiture. Notre 996 est équipée du P.C.M., de la climatisation automatique, des sièges électriques, du régulateur de vitesse, ainsi que du toit ouvrant électrique. Cette 911 est fiable, suffisamment moderne pour être polyvalente, et très performante. Mais elle est surtout devenue parfaitement abordable. Avec ces arguments, la 996 est certainement l'un des meilleurs rapports prix/plaisir/qualité du marché aujourd'hui.

*After the 993, Porsche launched the first 911 powered by a liquid-cooled engine, the 996. Released during the 1997 Frankfurt Motorshow, it was the most modern of all 911, especially in its new shape. The 3.4 flat-six engine coupled with the new 6-speed or Tiptronic S gearboxes produces 300 bhp. The car was available in rear-wheel drive or four-wheel drive with the Carrera 4, and of course in convertible. Our model is a 1999 Carrera 4 with manual gearbox. It has a Champaign gold tone painting with black leather inside and the car remains in excellent condition, being well maintained in the Porsche network. Last work was done in late 2012 at 140,000 km: clutch, lip seal, alternator, and suspensions heads were replaced. Tires are recent. A large dossier and the maintenance book will be sold with the car which is also equipped with electric seats and opening roof, automatic AC and speed regulator. Many arguments for a very affordable 996 that reaches 175 mph.*





## « Avec la 996, Porsche se jette à l'eau »

Marque : Porsche  
Modèle : 996  
Millésime : 1999  
Kilométrage : 157 200 km au compteur  
Motorisation : 6 cylindres à plat  
Cylindrée : 3 387 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : WPOZZZ99ZXS601030



Carte grise française / French registration

13 000 / 18 000 €



Une 996 aux arguments imbattables  
Un modèle majeur dans l'évolution de la 911  
La parfaite harmonie entre modernité et tradition





## 1936 - SIMCA 5 DÉCOUVRABLE

La Simca 5 sera présentée à la presse fin mars 1936. Exposée au Salon de l'Auto de Paris en octobre 1936. Elle sera fabriquée dans l'usine Simca de Nanterre. Automobile d'origine franco-italienne, elle sera produite de 1936 à 1949 en 46 472 exemplaires sous licence Fiat et portera les 2 noms de Fiat et de Simca. C'est une auto biplace surnommée en Italie Fiat 500 Topolino, ce qui signifie « petite souris ». L'idée des ingénieurs italiens de l'époque était de fabriquer une voiture abordable coûtant moins de 10 000 Francs en France et 8 900 Lires en Italie, ce qui correspondait à l'équivalent de 20 mois de salaire d'un ouvrier. Quatre versions furent proposées : «coupé métallique normal», « finition grand luxe », « finition super luxe » et « coupé découvrable ». Dotée d'un moteur de 12 CV pour 570 cm<sup>3</sup> de cylindrée et alimentée par un carburateur Solex, elle connut le succès dès son lancement. Avec une consommation réduite de 4,55 L aux 100 Km son appétit d'oiseau fait oublier sa vitesse de pointe plafonnée à 90 Km/h. Elle s'illustre d'ailleurs dans les épreuves de consommation dites du bidon de 5L en rapportant souvent les premières places. C'est une voiture fiable et endurante équipée d'une boîte de vitesses à 4 rapports et de freins hydrauliques à tambour. Un concept déjà moderne et économique.

La voiture que nous présentons est un modèle d'avant guerre, de type découvrable, elle arbore une robe noire et un intérieur en tissu beige. Le toit découvrable est beige lui aussi assorti aux jantes. C'est une véritable sortie de grange, une voiture dans son jus et proche de sa configuration d'origine. Mise en circulation

en 1936 elle a ensuite été immatriculée dans le département de l'Eure en 1954. Elle arbore depuis toujours les mêmes plaques d'immatriculation preuve de la stabilité de son historique. Elle est dans les mêmes mains depuis 1968. Elle n'a à cette époque que très peu roulé et a depuis de longues années été remise sans tourner. Complète, cette Simca a conservé son porte-bagages arrière ainsi que sa roue de secours. L'intérieur est lui aussi conservé sans manque majeur. Cette sympathique Simca 5 à la patine inimitable devra bien entendu faire l'objet d'une restauration pour retrouver son éclat d'antan. Elle bénéficie aujourd'hui d'une cote d'amour permettant d'envisager ce type d'entreprise. Cette voiture va fêter ses 80 ans, et a tout l'avenir devant elle. Donnez-lui une seconde vie et profitez vite de sa jolie allure rétro.

*Released on March 1936 and displayed at the Paris Motorshow on October, the Simca 5 is the result of a partnership between Fiat and Simca. It was produced at more than 46,000 examples in different versions. This two-seater was nicknamed the "Topolino" in Italy or "small mouse". Our example is a pre-war car and has a rare opening roof, it is black painted with beige fabric inside. It is a true "barn find" released in 1936, registered in the Eure department in 1954, it still has its original number plates. Remaining in the same hands since 1968, this car ran very few miles at that time and was stored until now. This car is complete and still has its luggage-carrier. This very nice Simca 5 has a beautiful patina but will need a full restoration to run again. With almost 80 years old, this car deserves your interest for its second life.*





## « Rejoignez le club des 5 »

Marque : Simca  
Modèle : 5 découvrable  
Millésime : 1936  
Kilométrage : 39 483 km au compteur  
Motorisation : 4 cylindres  
Cylindrée : 570 cm<sup>3</sup>  
N° de série : 16885



Carte grise française / French registration

1 500 / 3 000 €



La première mini populaire de l'histoire de l'automobile  
Une voiture écologique et pratique avant l'heure  
Une séduisante sortie de grange





## 1959 - CITROEN 2 CV AZ

Traînée de vilain petit canard à sa naissance, la 2 CV fait râler les journalistes et aussi les automobilistes qui la suivent sur la route. C'est pourtant un concept génial. Une voiture très simple, dépouillée mais parfaitement robuste. Elle passe partout et demande très peu d'entretien. Son origine remonte aux années 30 quand Pierre Jules Boulanger ingénieur chez Citroën, lance un projet de T.P.V. pour Toute Petite Voiture. Il est épaulé par des figures comme Flaminio Bertoni et André Lefebvre. Le premier prototype sort en 1937, la seconde guerre interrompt malheureusement son développement. En 1946 les essais reprennent à l'ouest de Paris, à la Ferté Vidame. Le 7 octobre 1948, elle crée l'événement au salon de l'automobile. Bien que très critiquée au départ elle devient rapidement un objet désiré et il n'est pas rare d'attendre plusieurs années pour en prendre possession. Citroën fera évoluer sa « deux pattes » ce qui lui permit de perdurer des décennies. Elle sera produite jusqu'en 1988, une traversée d'un demi-siècle. A l'origine elle ne pèse que 800 kg, elle consomme très peu, elle est entièrement démontable, ses quatre roues sont indépendantes, le moteur est tout simple à deux cylindres horizontaux, les sièges suspendus sont en toile et une seule couleur est disponible, le gris. Elle fera l'objet de nombreuses évolutions et son moteur grossira de 425 à 602 cm3 et jusqu'à la 2 CV 6, la plus performante.

Le modèle présenté est de 1959, dans un très bel état général, il a fait l'objet d'une restauration totale à partir du châssis. Cette voiture fut achetée il y a 5 ans par son actuel propriétaire qui l'a ensuite entièrement restaurée de 2011 à 2013. Selon les informations fournies par ce dernier, la voiture avait longtemps séjourné en Provence chez son ancien propriétaire, immobilisée pendant plus de 20 ans dans une grange. La voiture a donc

été entièrement démontée jusqu'au châssis avant que ne soit reprise l'intégralité des pièces de carrosserie. L'ensemble a reçu une peinture neuve. La voiture arbore une jolie robe de ton bleu gris recouverte d'une bâche de toit remplacée elle aussi. Côté technique, le même soin a été apporté à la réfection des organes de liaison au sol et mécaniques. Enfin les strapontins bleus repris eux aussi sont une irrésistible invitation à la promenade. Un dossier photos permet de retracer les étapes de la restauration. Si vous recherchez une 2CV, ne laissez pas passer celle-ci, car une restauration peut coûter cher et durer longtemps. Il n'est plus possible aujourd'hui de trouver de belles 2 CV à tous petits prix, et les très beaux exemplaires ont désormais une cote soutenue. Plus qu'une voiture, un art de vivre.

*Originally despised, the 2CV was a brilliant concept: a very simple car but extremely reliable. Pierre Jules Boulanger launched in the 1930's the "Très Petite Voiture" or T.P.V. project in collaboration with Flaminio Bertoni and André Lefebvre. First prototype was released in 1937 but the project was hidden during WW2. On October, 7th 1946, the car made quite an impression at the Paris Motorshow, becoming a true myth and produced until 1988. Our model is a 1959 AZ version in a very good condition. Entirely restored from the chassis, this car was bought 5 years ago by its current owner who restored the car from 2011 to 2013. According to him, the car was stored in Provence in a barn for more than 20 years, then it was fully unsettled, repainted and the hood was replaced. Every mechanical and dynamic parts were remade, so were the seats, according to the pictures file which shows the heavy work done on this car. A very nice opportunity to buy a 2CV in pristine condition.*





## « Un monument historique automobile »

Marque : Citroën  
Modèle : 2 CV type AZ  
Millésime : 1959  
Kilométrage : 47 100 km au compteur  
Motorisation : 2 cylindres  
Cylindrée : 425 cm<sup>3</sup>  
N° de châssis : 1072346



Carte grise française / French registration

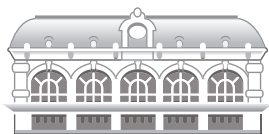
5 000 / 10 000 €



Un emblème toujours très recherché  
Un art de vivre à la française dans un joli état  
Un capital sympathie exceptionnel







## Claude AGUTTES Commissaire-Priseur

AGUTTES SAS (S.V.V. 2002-209)  
[www.aguttes.com](http://www.aguttes.com)

### HÔTEL DES VENTES DE NEUILLY

164 bis, avenue Charles de Gaulle  
92200 Neuilly-sur-Seine  
Tél. : + 33 1 47 45 55 55  
Fax : + 33 1 47 45 54 31

### HÔTEL DES VENTES DE LYON BROTEAUX

13 bis, place Jules Ferry  
69006 Lyon  
Tél. : + 33 4 37 24 24 24  
Fax : + 33 4 37 24 24 25

### PRÉSIDENT

Claude Aguttes

### DIRECTEUR GÉNÉRAL

Charlotte Reynier-Aguttes

### COMMISSAIRE-PRISEUR JUDICIAIRE ET HABILITÉ

Claude Aguttes  
[clauda@aguttes.com](mailto:clauda@aguttes.com)  
*Collaboratrice Claude Aguttes :*  
Philippine de Clermont-Tonnerre  
01 47 45 93 08  
[clermont-tonnerre@aguttes.com](mailto:clermont-tonnerre@aguttes.com)

### COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS

Claude Aguttes, Séverine Luneau,  
Sophie Perrine, Diane de Karajan,  
Agathe Thomas

### INVENTAIRES ET PARTAGES

*Neuilly*  
Séverine Luneau  
01 41 92 06 46  
[luneau@aguttes.com](mailto:luneau@aguttes.com)  
Sophie Perrine  
01 41 92 06 44  
[perrine@aguttes.com](mailto:perrine@aguttes.com)

*Lyon*  
Agathe Thomas  
04 37 24 24 29  
[thomas@aguttes.com](mailto:thomas@aguttes.com)

Si un client estime ne pas avoir reçu de réponse satisfaisante, il lui est conseillé de contacter directement, et en priorité, le responsable du département concerné.

En l'absence de réponse dans le délai prévu, il peut alors solliciter le service clients à l'adresse [serviceclients@aguttes.com](mailto:serviceclients@aguttes.com), ce service est rattaché à la Direction Qualité de la SVV Aguttes

Imprimeur :  
Corlet - 02 31 59 53 16

Réalisation :  
Marie de Villefranche  
06 87 34 05 61

## DÉPARTEMENTS D'ART

### ARTS D'ASIE

*Neuilly*  
Sophie Perrine  
01 41 92 06 44  
[perrine@aguttes.com](mailto:perrine@aguttes.com)

*Lyon*  
Agathe Thomas  
04 37 24 24 29  
[thomas@aguttes.com](mailto:thomas@aguttes.com)

### ART NOUVEAU ART DÉCO

*Neuilly*  
Sophie Perrine  
01 41 92 06 44  
[perrine@aguttes.com](mailto:perrine@aguttes.com)  
*Avec la collaboration de :*  
Antonio Casciello  
01 40 10 24 02  
[casciello@aguttes.com](mailto:casciello@aguttes.com)

*Lyon*  
Agathe Thomas  
04 37 24 24 29  
[thomas@aguttes.com](mailto:thomas@aguttes.com)

### ART PRIMITIF

*Neuilly*  
Marie Rastrelli  
01 47 45 93 06  
[rastrelli@aguttes.com](mailto:rastrelli@aguttes.com)

*Lyon*  
Agathe Thomas  
04 37 24 24 29  
[thomas@aguttes.com](mailto:thomas@aguttes.com)

### AUTOMOBILIA VOITURES DE COLLECTION

Agathe Thomas  
04 37 24 24 29  
[thomas@aguttes.com](mailto:thomas@aguttes.com)

*Avec la collaboration de :*  
Arnaud Faucon  
Geoffroi Baijot  
[voitures@aguttes.com](mailto:voitures@aguttes.com)

### BIJOUX - HORLOGERIE

Philippine Dupré la Tour  
01 41 92 06 42  
[duprelatour@aguttes.com](mailto:duprelatour@aguttes.com)

*Contact Lyon :*  
Agathe Thomas  
04 37 24 24 29  
[thomas@aguttes.com](mailto:thomas@aguttes.com)

## ADMINISTRATION ET GESTION

### COMPTABILITÉ GÉNÉRALE

Alexandra Baranger  
[baranger@aguttes.com](mailto:baranger@aguttes.com)

*Facturation vendeurs Neuilly-Lyon*  
Isabelle Mateus  
[mateus@aguttes.com](mailto:mateus@aguttes.com)

### CARTES POSTALES, LIVRES ANCIENS ET MODERNES, AFFICHES, AUTOGRAPHES DOCUMENTS ANCIENS, TIMBRE-POSTE

*Neuilly*  
Laurent Poubeau  
01 41 92 06 45  
[poubeau@aguttes.com](mailto:poubeau@aguttes.com)

*Lyon*  
Marion Quesne  
04 37 24 24 27  
[quesne@aguttes.com](mailto:quesne@aguttes.com)

### CHASSE, MILITARIA, CURIOSITÉ NUMISMATIQUE

Laurent Poubeau  
01 41 92 06 45  
[poubeau@aguttes.com](mailto:poubeau@aguttes.com)

### TABLEAUX XIX<sup>ÈME</sup> IMPRESSIONISTES MODERNES ÉCOLES ÉTRANGÈRES PEINTRES RUSSSES, ORIENTALISTES ET ASIATIQUES ART CONTEMPORAIN

Charlotte Reynier-Aguttes  
01 41 92 06 49  
[reynier@aguttes.com](mailto:reynier@aguttes.com)

*Neuilly*  
Diane de Karajan  
01 41 92 06 48  
[karajan@aguttes.com](mailto:karajan@aguttes.com)

*Administration*  
Cyrille de Bascher  
[bascher@aguttes.com](mailto:bascher@aguttes.com)  
Anne Marie Roura  
[roura@aguttes.com](mailto:roura@aguttes.com)

*Lyon*  
Valérienne Pace  
04 37 24 24 28  
[pace@aguttes.com](mailto:pace@aguttes.com)  
*Administration*  
Lindsay Dias  
[dias@aguttes.com](mailto:dias@aguttes.com)

### HAUTE COUTURE

Marie Rastrelli  
01 47 45 93 06  
[rastrelli@aguttes.com](mailto:rastrelli@aguttes.com)

### HAUTE ÉPOQUE

Marie Rastrelli  
01 47 45 93 06  
[rastrelli@aguttes.com](mailto:rastrelli@aguttes.com)

### MOBILIER ET OBJETS D'ART TABLEAUX ANCIENS ARGENTERIE

*Neuilly*  
Séverine Luneau  
01 41 92 06 46  
[luneau@aguttes.com](mailto:luneau@aguttes.com)

*Administration :*  
Marie du Boucher  
[duboucher@aguttes.com](mailto:duboucher@aguttes.com)

*Organisation et coordination :*  
Laurent Poubeau  
01 41 92 06 45  
[poubeau@aguttes.com](mailto:poubeau@aguttes.com)

*Lyon*  
Valérienne Pace  
04 37 24 24 28  
[pace@aguttes.com](mailto:pace@aguttes.com)  
*Administration*  
Lindsay Dias  
[dias@aguttes.com](mailto:dias@aguttes.com)

### PHOTOGRAPHIES

Diane de Karajan  
01 41 92 06 48  
[karajan@aguttes.com](mailto:karajan@aguttes.com)

### VINS ET SPIRITUEUX

Marion Quesne  
04 37 24 24 27  
[quesne@aguttes.com](mailto:quesne@aguttes.com)

### VENTE AUX ENCHÈRES ÉLECTRONIQUES

[www.gersaint.com](http://www.gersaint.com)  
David Epiter  
[gersaint@aguttes.com](mailto:gersaint@aguttes.com)

### COMMUNICATION GRAPHISME

Élisabeth de Vaugelas  
01 47 45 93 05  
[vaugelas@aguttes.com](mailto:vaugelas@aguttes.com)

*Avec la collaboration de :*  
Luc Grieux  
Philippe Le Roux

### PHOTOGRAPHE

Rodolphe Alepuz  
[web@aguttes.com](mailto:web@aguttes.com)



AGUTTES  
Neuilly Drouot Lyon Deauville

## ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM



**AUTOMOBILIA**  
**AUTOMOBILES DE PRESTIGE**  
**ET DE COLLECTION**

**Samedi 7 novembre 2015  
à 14h30  
Lyon-Brotteaux**

À renvoyer avant le  
Vendredi 6 novembre à 18h

par mail à / please mail to :  
bidlyon@aguttes.com

ou par fax / please fax to :  
(33) 04 37 24 24 25

Les ordres d'achat ne seront pris en compte qu'accompagnés d'un RIB et d'une pièce d'identité.

Après avoir pris connaissance des conditions de vente décrites dans le catalogue, ainsi que des conseils aux acheteurs, je déclare les accepter et vous prie d'acquiescer pour mon compte personnel aux limites indiquées en euros, les lots que j'ai désignés ci-contre.

(Les limites ne comprenant pas les frais légaux).

**Pour les lots estimés en dessous de 300 € seuls les ordres d'achat fermes seront acceptés.**

La demande d'une ligne téléphonique implique que l'enchérisseur est preneur à l'estimation basse.

I have read conditions of sale and the guide to buyers and agree to abide by them. I grant your permission to purchase on my behalf the following items within the limits in euros. (These limits do not include fees and taxes).

No telephone bids will be accepted for lots estimated under 300 €

The telephone bidder agrees to bid up to the low estimate.

- Précisez votre demande / Precise your request :

- ☐ ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM
- ☐ ENCHÈRE PAR TÉLÉPHONE / TELEPHONE BID FORM

NOM / NAME .....

PRÉNOM / FIRST NAME .....

ADRESSE / ADDRESS .....

..... CODE POSTAL / ZIP CODE .....

VILLE / CITY ..... PAYS / COUNTRY .....

TÉLÉPHONE 1 ..... TÉLÉPHONE 2 .....

MAIL .....



ENREGISTREZ-VOUS DIRECTEMENT EN LIGNE  
SUR [WWW.AGUTTES.COM](http://WWW.AGUTTES.COM)  
VIA CE FLASHCODE

[illegible]

*Date & signature :*



# CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

Il est précisé que la SAS Claude Aguttes agit en tant que mandataire et pour le compte seul du vendeur. Le contrat de vente du bien présenté aux enchères publiques est conclu exclusivement entre le vendeur et l'acheteur. Les relations entre la SAS Claude Aguttes et l'acheteur sont régies par les présentes conditions générales. En aucun cas, la SAS Claude Aguttes ne saurait être tenue pour responsable d'une faute commise par le vendeur ou par l'acheteur. La vente sera faite expressément au comptant et conduite en Euros.

Les acquéreurs paieront, en sus des enchères, les frais suivants :

Automobilia : 20% HT + TVA au taux en vigueur soit 24 % TTC

Véhicules : 16,67% HT + TVA au taux en vigueur, soit 20 % TTC

Attention :

- + Lots faisant partie d'une vente judiciaire suite à une ordonnance du TGI honoraires acheteurs : 14.40 % TTC
- ° Lots dans lesquels la SVV ou un de ses partenaires ont des intérêts financiers.
- \* Lots en importation temporaire et soumis à des frais de 5,5 % à la charge de l'acquéreur en sus des frais de vente et du prix d'adjudication.

# Lots visibles uniquement sur rendez-vous

~ Lot fabriqué à partir de matériaux provenant d'espèces animales. Des restrictions à l'importation sont à prévoir. Les Annexes I et II de la CITES se transcrivent en Annexes A et B dans l'Union Européenne (U.E.). Les objets et spécimens présents dans cette vente aux enchères et appartenant à des espèces inscrites en Annexe I/A, II/A et II/B, comme indiqué dans le catalogue ou lors de l'exposition au niveau des lots, sont antérieurs à 1947. Ils peuvent être vendus en faisant référence au cas dérogatoire du règlement 338/97 du 9/12/1996.

Ils peuvent circuler librement dans l'Union Européenne sous réserve de la présentation d'un justificatif de provenance licite que constitue le bordereau d'adjudication accompagné du catalogue.

La circulation des espèces non inscrites aux Annexes et non protégées par le Code français de l'Environnement est libre dans l'U.E.

Il est important de préciser que la possession des documents exigés par la CITES pour les spécimens appartenant à des espèces classées en Annexe I/A, II/A ou II/B permet leur commerce et leur transport à l'intérieur de l'U.E. mais n'autorise pas pour autant leur exportation en dehors de l'U.E.

Il faut pour cela solliciter, auprès du service CITES géographiquement compétent, un permis d'exportation. A noter que ce dernier peut être refusé par l'U.E. et n'implique pas la délivrance automatique du permis d'importation correspondant par le pays de destination. Toutes ces démarches sont à la charge de l'acheteur.

Le bordereau d'adjudication et le catalogue de la vente sont à conserver.

## GARANTIES

Conformément à la loi, les indications portées au catalogue engagent la responsabilité de la SAS Claude Aguttes et de son expert, compte tenu des rectifications annoncées au moment de la présentation de l'objet portées au procès-verbal de la vente. Les attributions ont été établies compte tenu des connaissances scientifiques et artistiques à la date de la vente. L'ordre du catalogue sera suivi.

Une exposition préalable permettant aux acquéreurs de se rendre compte de l'état des biens mis en vente, il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée. Les reproductions au catalogue des oeuvres sont aussi fidèles que possible, une différence de coloris ou de tons est néanmoins possible. Les dimensions ne sont données qu'à titre indicatif.

Le texte en français est le texte officiel qui sera retenu en cas de litige. Les descriptions en anglais et les indications de dimensions en inches ne sont données qu'à titre indicatif et ne pourront être à l'origine d'une réclamation.

L'état de conservation des oeuvres n'est pas précisé dans le catalogue, les acheteurs sont donc tenus de les examiner personnellement avant la vente. Il ne sera admis aucune réclamation concernant d'éventuelles restaurations une fois l'adjudication prononcée.

Les rapports de conditions demandés à la SAS Claude Aguttes et à l'expert avant la vente sont donnés à titre indicatifs. Ils n'engagent nullement leurs responsabilités et ne pourront être à l'origine d'une réclamation juridique. En aucun cas, ils ne remplacent l'examen personnel de l'oeuvre par l'acheteur ou par son représentant.

## ENCHERES

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, tous les amateurs présents pouvant concourir à cette deuxième mise en adjudication.

Important : Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois, nous acceptons gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. Notre responsabilité ne pourra être engagée notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou omissions relatives à la réception des enchères par téléphone.

Nous acceptons gracieusement les ordres d'enchérir qui ont été transmis. Nous n'engageons pas notre responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission de l'ordre écrit.

En portant une enchère, les enchérisseurs assument la responsabilité personnelle de régler le prix d'adjudication, augmenté des frais à la charge de l'acheteur et de tous impôts ou taxes exigibles. Sauf convention écrite avec la SAS Claude Aguttes, préalable à la vente, mentionnant que l'enchérisseur agit comme mandataire d'un tiers identifié et agréé par la SAS Claude Aguttes, l'enchérisseur est réputé agir en son nom propre. Nous rappelons à nos vendeurs qu'il est interdit d'enchérir directement sur les lots leur appartenant.



# CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

## RETRAIT DES ACHATS

Les lots qui n'auraient pas été délivrés le jour de la vente, seront à enlever sur rendez-vous, une fois le paiement encaissé, à l'Hôtel des Ventes de Lyon-Brotteaux.

Contact pour le rendez-vous de retrait : + 33 4 37 24 24 24.

Il est conseillé aux adjudicataires de procéder à un enlèvement de leurs lots dans les meilleurs délais afin d'éviter les frais de magasinage qui sont à leur charge.

Le magasinage n'entraîne pas la responsabilité du Commissaire-Priseur ni de l'expert à quelque titre que ce soit. Dès l'adjudication, l'objet sera sous l'entière responsabilité de l'adjudicataire. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et la SAS Claude Aguttes décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée.

Les lots seront délivrés à l'acquéreur en personne ou au tiers qu'il aura désigné et à qui il aura confié une procuration originale et une copie de sa pièce d'identité.

Les formalités d'exportations (demandes de certificat pour un bien culturel, licence d'exportation) des lots assujettis sont du ressort de l'acquéreur et peuvent requérir un délai de 2 à 3 mois. L'étude est à la disposition de ses acheteurs pour l'orienter dans ces démarches ou pour transmettre les demandes à la Direction des Musées de France.

## REGLEMENT DES ACHATS

Nous recommandons vivement aux acheteurs de nous régler par carte bancaire ou par virement bancaire.

Conformément à l'article L.321-14 du code de commerce, un bien adjudgé ne peut être délivré à l'acheteur que lorsque la société en a perçu le prix ou lorsque toute garantie lui a été donnée sur le paiement du prix par l'acquéreur.

Moyens de paiement légaux acceptés par la comptabilité :

- Espèces : (article L.112-6 ; article L.112-8 et article L.112-8 al 2 du code monétaire et financier)

- Jusqu'à 1 000 €

- Ou jusqu'à 10 000 € pour les particuliers qui ont leur domicile fiscal à l'étranger (sur présentation de passeport)

- Paiement en ligne sur (jusqu'à 1500 €)

<http://www.aguttes.com/paiement/index.jsp>

- Virement : Du montant exact de la facture (les frais bancaire ne sont pas à la charge de l'étude) provenant du compte de l'acheteur et indiquant le numéro de la facture

Banque de Neuflyze, 3 avenue Hoche 75008  
Titulaire du compte : Claude AGUTTES SAS  
Code Banque 30788 – Code guichet 00900  
N° compte 02058690002 – Clé RIB 23  
IBAN FR76 3078 8009 0002 0586 9000 223 –  
BIC NSMBFRPPXXX

- Carte bancaire (sauf American Express et carte à distance)
- Chèque : (Si aucun autre moyen de paiement n'est possible)
- Sur présentation de deux pièces d'identité
- Aucun délai d'encaissement n'est accepté en cas de paiement par chèque
- La délivrance ne sera possible que vingt jours après le paiement
- Les chèques étrangers ne sont pas acceptés

## COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

Conformément à la loi, il est précisé que toutes les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des prises et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prise. La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat. Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur, et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris (France).

## DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AUX AUTOMOBILES DE COLLECTION

Seule l'identification du modèle est garantie. Les désignations (modèle, type, année...) portées au catalogue reproduisent les indications figurant sur les titres de circulation. Les renseignements sur le véhicule (état, kilométrage reposant sur la lecture des compteurs ...) portés au catalogue sont donnés à titre indicatif, étant précisé que l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente.

Les véhicules sont vendus en l'état au jour de la vente. Pendant l'exposition préalable à la vente, il appartient aux acheteurs d'apprécier l'état des véhicules, les éventuels défauts, restaurations, manques, accidents ainsi que leur valeur. Il est conseillé aux acheteurs de se faire accompagner à l'exposition par un professionnel de l'automobile et de prendre connaissance des documents afférents à chaque véhicules (titre de circulation, contrôle technique...) mis à leur disposition par la SAS Claude Aguttes. Certains véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition.

La SAS CLAUDE AGUTTES informe les acheteurs que compte tenu de la nature des véhicules proposés à la vente, la plupart des véhicules ont fait l'objet de restaurations.

**IMPORTANT:** il est signalé que les véhicules proposés sont d'une époque où les conditions de sécurité et les performances étaient inférieures à celles d'aujourd'hui et qu'une grande prudence est recommandée aux acheteurs, surtout lors de la première prise en mains. Il est conseillé également, avant toute utilisation, de procéder à une remise en route et d'effectuer toute les vérifications nécessaires (niveaux d'huile, pression pneus, etc) .

La SAS Claude Aguttes ne pourra être tenue comme responsable pour un incident relevant d'une utilisation n'ayant pas tenu compte de ces recommandations





# AGUTTES

Hôtel des Ventes de Neuilly - 164 bis, av Ch. de Gaulle - 92200 Neuilly-sur-Seine - Tél. : 01 47 45 55 55  
Hôtel des Ventes de Lyon Brotteaux - 13 bis, place Jules Ferry - 69 006 Lyon - Tél. : 04 37 24 24 24