

AGUTTES

AUTOMOBILES DE COLLECTION

La Vente de Printemps



16 MARS 2025

Automobiles de collection

La Vente de Printemps

DIMANCHE 16 MARS 2025, 15H • PARIS
SUNDAY 16TH MARCH 2025, 3 PM • PARIS

ÉDITO

EDITORIAL

PAR AGUTTES ON WHEELS

Sous couverture

Nous sortions tout juste de la vente *Auction & Motion* à Autoworld à Bruxelles. Nous étions encore dans les beaux jours d'octobre et étions en plein shooting d'une collection que nous allions présenter en fin d'année quand le téléphone sonna. Une jeune femme m'expliqua alors vouloir vendre avec sa sœur les voitures héritées de leur père, parti un peu trop tôt au début des années 2000. Sans pouvoir me dire réellement de quels modèles il s'agissait, le contact fut pris... puis plus rien !

Ce n'est que fin décembre, à quelques jours des fêtes de Noël que nous pûmes en savoir plus. Et les quelques informations complémentaires glanées par téléphone nous permirent de définir qu'il s'agissait d'une Ferrari de route du milieu des années 1960 et d'une Mercedes-Benz entourées de Citroën, des Trac­tion principalement. Le rendez-vous fut pris quelques jours plus tard pour découvrir les belles endormies et le jour J, derrière les lourdes portes de la grange d'un vieux château familial, sous d'innombrables bâches et couvertures, deux d'entre elles se dévêtirent. Une Mercedes 190 SL, de la ferraille et... la fameuse Ferrari, une 330 GT 2+2 Série 2 avec son intérieur d'origine patiné à souhait, ses Campagnolo et d'étranges feux arrière... au-delà de cette modification incongrue, sous sa peinture Azzurro Metallizzato se laissait entrevoir une teinte bien plus rare, belle à tomber, un Verde Scuro probablement d'origine. L'accès est exigu et la voiture ne bouge pas mais le contrôle des numéros et de son état nous permet de jauger la bête... Nos sens sont en émoi, notre imagination tourne à plein régime...

Très vite, derrière quatre chiffres se dévoile l'identité de la belle endormie. Achetée en juin 1977, dans cette teinte bleu clair

métallisé, avec ses feux, uniques et incongrus sur ce modèle, œuvre isolée d'un carrossier suite à un léger choc arrière au début des années 1970, se cache une Ferrari majeure.

Au début des années 1960, et pendant quelques années, les légendaires 24 heures du Mans ont toujours eu une Ferrari en pace-car. Certaines, dont une 250 GTE, vue lors de l'édition 1962, sont connues, tandis que d'autres ont disparu des radars, tombées dans les tiroirs de l'inconnu. Notamment la Ferrari 330 de la plus mythique des éditions des 24 heures : 1966. Il s'agissait cette année-là d'une 330 GT 2 + 2 Série 2, alors le tout nouveau modèle à calandre 2-phares. Sa particularité ? Une teinte Verde Scuro du plus bel effet, combiné avec un intérieur beige, et les nouvelles jantes Campagnolo.

Deux coups de téléphone et nous nous rapprochons de l'usine. Cette Ferrari est bien celle-ci mais ce n'est pas tout. Avant de précéder le départ de l'édition des 24 Heures du Mans qui marquera à jamais l'histoire de la rivalité entre Ford et Ferrari, une seconde information tombe. « 7557 » fut présentée aux yeux du monde entier lors du Salon de l'Automobile de Paris en 1965...

L'annoncer à la famille qui ne semble pas vraiment réaliser ce qui se passe, revoir les photos de famille et penser à son propriétaire qui lui-même n'en savait rien... Entrer en mission pour remettre cette voiture sur le devant de la scène, tout comme celles qui l'accompagnent dans ce catalogue.

Quand les petites histoires rencontrent la grande Histoire... Nous tenions à remercier tous les vendeurs qui nous ont fait confiance, sans eux, rien de tout cela ne serait possible



Under cover

We had just wrapped up the Auction & Motion sale at Autoworld in Brussels. The golden days of October were still with us, and we were in the midst of a photoshoot for a collection we planned to present at the end of the year when the phone rang.

A young lady explained that she and her sister wanted to sell the cars they had inherited from their father, who had passed away too soon in the early 2000s. Unable to clearly identify the models, she gave me just enough to pique my curiosity... and then, silence.

It was until late December, just days before Christmas, that we received more details. A few clues over the phone hinted at a mid-1960s Ferrari, a Mercedes-Benz, and a collection of Citroëns, mostly Trac­tion. A meeting was scheduled to discover these sleeping beauties, and on the appointed day, behind the heavy wooden doors of a family château's barn, hidden beneath countless tarps and covers, two cars finally revealed themselves.

A Mercedes 190 SL, some rusting metal, and, there it was, the Ferrari. A 330 GT 2+2 Series 2, with a beautifully aged original interior, Campagnolo wheels, and peculiar taillights. Beyond this unexpected modification, something even more intriguing emerged: beneath its Azzurro Metallizzato paint, a far rarer, breathtakingly beautiful shade shone through, a likely original Verde Scuro. The space was tight, the car wasn't moving, but checking the chassis number and its condition gave us a first glimpse of its true identity. Our senses heightened; our imaginations ran wild... And then, four numbers revealed the mystery. The car had been purchased in June 1977, painted in this light metallic blue, and fitted with one-of-a-kind taillights, a one-off

modification by a coachbuilder after a minor rear-end accident in the early 1970s. But beneath its unassuming exterior, this was no ordinary Ferrari, but a Ferrari with a legendary past...

In the early 1960s, and for several years, Ferrari provided the official pace cars for the 24 Hours of Le Mans. Some of these, like the 1962 250 GTE, are well-known, while others have vanished into obscurity, lost in the archives of time. One such missing piece? The 330 GT that led the most legendary Le Mans edition of all: 1966. That year's pace car was a 330 GT 2+2 Series 2, the then-new model featuring a dual-headlight grille. Its distinguishing feature? A stunning Verde Scuro paint paired with a beige interior and fitted with the new Campagnolo wheels.

A couple of phone calls led us to the factory archives, and there it was, this was our Ferrari. But that wasn't all. Before its historic role at Le Mans 1966, chassis 7557 had first been unveiled to the world at the 1965 Paris Motor Show...

Breaking the news to the family, who had no idea of their car's significance, looking through old family photos, thinking to its previous owner who never knew its true past... Taking on the mission to bring this car back to the spotlight, just like the others featured in this catalog... This is what we live for.

A heartfelt thank you to all the sellers who have entrusted us with their cars. None of this would be possible without you.

CONTACTS POUR CETTE VENTE



Directeur du département

Gautier Rossignol
+33 7 45 13 75 78
rossignol@aguttes.com



Spécialiste Responsable de la vente

Hugo Baldy
+33 7 60 78 10 18
baldy@aguttes.com



Spécialiste

Région Rhône-Alpes
Paul-Emile Coignet
+33 6 68 36 26 22
coignet@aguttes.com



Spécialiste junior

Augustin Delalande
+33 7 64 36 18 21
delalande@aguttes.com



Spécialiste consultant

Raphaël de Serres
+33 6 07 18 64 83
deserres.consultant@aguttes.com



Spécialiste consultant

Jean-Philippe Majorel
+33 6 08 46 46 20
majorelconsultant@aguttes.com



Spécialiste consultant

Barcelone
Carlos Beltrán
+34 609 802 383
beltran.consultant@aguttes.com

Administration des ventes

+33 1 47 45 93 01
automobiles@aguttes.com

Directeur du pôle Luxe & Art de vivre

Philippine Dupré la Tour

Enchères par téléphone Ordre d'achat

bid@aguttes.com

Relations acheteurs

Marie du Boucher
+33 1 41 92 06 41
duboucher@aguttes.com

Délivrances & Expéditions

Hugo Baldy
baldy@aguttes.com

Département Marketing & Communication

Clémence Lépine
lepine@aguttes.com

Relations Asie

Aguttes 拍卖公司可提供中文服务
(普通话及粤语), 请直接联系
jiayou@aguttes.com

AGUTTES

Président Claude Aguttes

Directeur général Philippine Dupré la Tour

Associés

Directeur associé
Charlotte Aguttes-Reynier

Associés

Sophie Perrine, Gautier Rossignol,
Maximilien Aguttes

**Aguttes
(SVV 2002 - 209)**

Commissaires-priseurs habilités
Claude Aguttes, Sophie Perrine,
Pierre-Alban Vinquant,
Jessica Remy-Catanese, Juliette Rode

SEINE OUEST

Commissaires de justice

Automobiles de collection

La Vente de Printemps

Vente aux enchères

Dimanche 16 mars 2025,
15h

Espace Champerret
6, rue Jean Oestreicher
75017 Paris

Exposition publique

Vendredi 14 mars: 10h - 18h
Samedi 15 mars: 10h - 18h
Dimanche 16 mars: 9h - 12h

Auction

Sunday 16th March,
3 pm

Espace Champerret
6, rue Jean Oestreicher
75017 Paris

Public viewing

Friday 14 March: 10 am - 6 pm
Saturday 15 March: 10 am - 6 pm
Sunday 16 March: 9 am - 12 am



SCANNEZ OU CLIQUEZ

L'ensemble des lots
est reproduit sur **aguttes.com**

SCAN OR CLICK

All the lots are reproduced
on **aguttes.com**

PRÉCISION IMPORTANTE À L'ATTENTION DES ENCHÉRISSEURS

IMPORTANT NOTICE TO BUYERS

Les conditions et termes régissant la vente des lots figurant dans le catalogue sont fixés dans les conditions générales de vente figurant en fin de catalogue dont chaque enchérisseur doit prendre connaissance. Ces CGV prévoient notamment que tous les lots sont vendus « en l'état », c'est-à-dire dans l'état dans lequel ils se trouvent au moment de la vente avec leurs imperfections et leurs défauts. Une exposition publique préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours permettra aux acquéreurs d'examiner personnellement les lots et de s'assurer qu'ils en acceptent l'état avant d'enchérir. Les rapports de condition, ainsi que les documents afférents à chaque lot sont disponibles sur demande.

Nous attirons votre attention sur les lots précédés de +, °, *, □, #, -, = pour lesquels s'appliquent des conditions particulières visibles en fin de catalogue.

The terms and conditions governing the sale of the lots appearing in the catalogue are set out in the general terms and conditions of sale appearing at the end of the catalogue, which each bidder must read. These GTC provide in particular that all the lots are sold "as is", i.e. in the condition in which they are found at the time of sale with their imperfections and defects. A public display prior to the sale taking place over several days will allow buyers to personally examine the lots and ensure that they accept their condition before bidding. Condition reports, as well as documents relating to each lot, are available on request.

*We draw your attention to lots preceded by +, °, *, □, #, -, = for which special conditions apply, which can be seen at the end of the catalogue.*

INDEX

AUTOMOBILIA

	Lots		
MASCOTTE LA CIGOGNE EN VOL PAR BAZIN POUR HISPANO-SUIZA	1	CITROËN TRACTION 11 B 1954	103
BRONZE CHARLES ROLLS PAR LORENZINI, C. 1907	2	CITROËN TRACTION 11 BL 1955	102

AUTOMOBILES & MOTOS

ABARTH 750 SESTRIERE ZAGATO 1960	23	CITROËN TRACTION 15 SIX D 1950	91
ADLER TRUMPF JUNIOR SPORT ROADSTER 1935	22	CITROËN DS 19 1957	67
ALFA ROMEO 2000 GT VELOCE 1972	5	CITROËN DS 19 1958	68
ALPINE A110 1100 FASA 1970	26	CITROËN DS 19 1962	69
ASTON MARTIN DB7 ZAGATO 2003	37	CITROËN DS 19 PALLAS 1965	70
ASTON MARTIN DB7 VANTAGE 2003	38	CITROËN DS 21 PALLAS 1967	71
ASTON MARTIN VANQUISH BVM 2003	40	CITROËN ID 21 F BREAK 1971	72
ASTON MARTIN DB9 VOLANTE BVM 2009	39	CITROËN DS 23 PALLAS 1974	73
ASTON MARTIN V12 VANTAGE BVM 2010	41	CITROËN 2 CV AU 1953	57
AUTOBIANCHI A112 ABARTH VHRS 1984	24	CITROËN 2 CV AZ PO 1958	58
BMW R50 SÉRIE 2 CAFÉ RACER 1968	3	CITROËN 2 CV AZ 1961	59
BMW 850i 1991	42	CITROËN 2 CV AZAM ENAC 1966	60
CADILLAC SERIE 62 COUPÉ DE VILLE 1956	49	CITROËN 2 CV AZAM 6 1967	61
CITROËN C4 IX C.1932	99	CITROËN 2 CV CROSS C. 1972	86
CITROËN C4 IX PICK-UP C.1932	100	CITROËN 2 CV CROSS C. 1972	87
CITROËN C4 IX PICK-UP C.1932	105	CITROËN 2 CV 6 AK 400 1976	62
CITROËN C6 PLATEAU 1931	89	CITROËN 2 CV 6 SPÉCIAL 1986	64
CITROËN P17E KÉGRESSE 1934	88	CITROËN 2 CV 6 DOLLY 1986	65
CITROËN TRACTION 7C 1935	90	CITROËN 2 CV 6 SPÉCIAL « CANARD VERT » 1987	63
CITROËN TRACTION 11 BL DÉCOUVRABLE SPOHN 1937	35	CITROËN AMI 6 1968	66
		CITROËN DYANE 6 1980	78
		CITROËN MÉHARI 1973	77
		CITROËN M35 1970	82
		CITROËN GS 1220 CLUB 1972	80
		CITROËN GS BIROTOR 1974	81
		CITROËN MEP X27 1971	83
		CITROËN SM 1970	74
		CITROËN SM 1972	6

CITROËN VISA CLUB 1982	79	PEGASO Z-102 CABRIOLET SAOUTCHIK 1953	36
CITROËN VISA MILLE PISTE 1984	85	PEUGEOT 203 BARBIER EX-MILLE MIGLIA 1957	31
CITROËN CX 2400 GTI 1978	75	PEUGEOT 203 CALÈS 1954	32
CITROËN CX 2400 PRESTIGE IE 1980	76	PEUGEOT 203 MARTIN 1953	33
CITROËN CX GTI TURBO 1984	44	PEUGEOT 203 DARL' MAT 1951	34
CITROËN BX 4 TC 1986	84	PEUGEOT 504 CABRIOLET V6 1974	7
CITROËN BX GTI 16S 1988	92	PORSCHE 550 SPYDER PAR BECK 1987	30
CITROËN XM V6 1990	93	PORSCHE 914-6 1972	28
CITROËN XM V6 24V EXCLUSIVE 1996	94	PORSCHE 911 2.4 T 1973	29
CITROËN XANTIA ACTIVA 1995	95	PORSCHE 964 CARRERA 2 1990	11
CITROËN C6 3.0 HDI EXCLUSIVE 2009	96	PORSCHE 964 JUBILÉ 1993	12
DKW MUNGA 1968	108	PORSCHE 993 CARRERA 2 1995	13
FERRARI 330GT 2+2 SÉRIE 2 LE MANS 1966	17	PORSCHE 996 CARRERA 4S 2003	14
FERRARI 328 GTB 1988	16	PORSCHE BOXSTER 2.7 2004	10
FERRARI 456 GT 1995	15 BIS	PYGMÉE F2 MDB 16 1971	25
FERRARI FF ATELIER 2012	15	RANGE ROVER V8 4.6 AUTOBIOGRAPHY 1998	43
FORD THUNDERBIRD II 1960	46	RENAULT 5 TURBO 2 1983	27
JAGUAR XK 120 ROADSTER 1951	21	RILEY 1.5 RMA C.1950	106
JAGUAR TYPE E ROADSTER 1963	19	ROLLS-ROYCE 20/25 SPORT SALOON 1934	50
JAGUAR TYPE E S2 COUPÉ 1970	20	ROLLS-ROYCE SILVER CLOUD II 1960	51
JAGUAR TYPE S 3.8 1965	9	ROVER MINI COOPER 1.3i 1998	4
LANCIA FULVIA 1600 HF S2 1972	8	STUDEBAKER GOLDEN HAWK 1958	98
MERCEDES-BENZ 28/95 PS SPORT « TARGA FLORIO » 1921	52	STUDEBAKER AVANTI 1963	47
MERCEDES-BENZ 300 (W186) EX PÉKIN-PARIS 1952	55	TRIUMPH VITESSE 1968	53
MERCEDES-BENZ 190 SL « TOURENSPORTWAGEN » 1956	56	TRIUMPH SPITFIRE 1500 1979	107
MERCEDES-BENZ 190 SL 1959	18	VOLVO P1800 ES 1972	45
MERCEDES-BENZ 220 S (W180) 1959	109		
MERCEDES-BENZ 450 SEL (W116) 1977	54		
MILLOT AUTO-SCIE C. 1902	97		
NASH-HEALEY LE MANS COUPÉ 1953	48		





1
HISPANO-SUIZA
MASCOTTE

« *La cigogne en vol* » d'après François Bazin, vers 1920

Bronze (nickel absent), numéro 851 frappé sur le dessous, extrémité des ailes rivetée

H. 13 cm env. ; L. 21 cm
 Socle en bakélite rapporté
 H. approx. 13 cm ; W. 21 cm
Bakelite base attached

Hispano-suiza mascot
 "The stork in flight" after François Bazin, circa 1920
 Bronze (nickel missing), number 851 stamped on the underside, riveted wing

1 000 - 3 000 €

2
LORENZINI
Charles Stewart Rolls

Sculpture en bronze, représenterait The Hon. C. S. Rolls en route vers la victoire sur sa Rolls-Royce 20 HP lors du TT de 1906 couru sur l'île de Man
 Bronze creux patiné, signée «Lorenzini» en bas à gauche, rarissime ou unique version grand modèle

H. 70 cm env.
 H. approx. 70 cm

Charles Stewart Rolls by Lorenzini
 Bronze sculpture, said to represent The Hon. C. S. Rolls on his way to victory in his Rolls-Royce 20 HP in the 1906 TT on the Isle of Man
 Hollow patinated bronze, signed "Lorenzini" lower left, extremely rare or unique large model version

1 000 - 3 000 €



AUTOMOBILES DE COLLECTION

CLASSIC CARS

3 - 107



3

BMW R50/2 – 1968

Cadre n° 647236
Carte grise française de collection
Moto vendue sans contrôle technique
French historic registration title
Sold without contrôle technique

7 000 - 10 000 €

« Un somptueux café racer
à l'estimation attractive! »

*"A sumptuous café racer
with an attractive estimate!"*



Au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, BMW doit faire évoluer sa gamme pour renaître de ses cendres. Plusieurs tentatives seront faites, jusqu'à la nouvelle R50, lançant la firme bavaroise dans l'ère moderne...

L'exemplaire que nous présentons est né R50 Série 2, avant d'arriver dans le garage d'un collectionneur de goût, qui prit la décision de faire évoluer son jouet...

Retrait du support de sidecar, traitement du cadre et de la partie cycle (jantes et bras oscillant), ajout d'une fourche de Série 5, et surtout ajout à l'avant d'un frein à quatre cames Grimeca. Côté look, des garde-boue sur mesure sont réalisés en aluminium et la superbe selle gainée de cuir par un bourrelier de la région.

Une préparation sera également effectuée au niveau de la mécanique (arbre à cames, piston haute compression, allumage électronique et échappement sur-mesure). Depuis son arrivée chez le propriétaire actuel, notre BMW ne sera que peu utilisée, mais reste néanmoins roulante (prévoir une vérification d'usage avant de reprendre la route).

Voici un somptueux *café racer* au look unique, ayant été préparé avec goût, et proposé avec une estimation très raisonnable! Avis aux amateurs...

In the aftermath of the Second World War, BMW had to develop its range in order to rise from the ashes. Several attempts were made, culminating in the new R50, which launched the Bavarian firm into the modern era...

The example we are presenting was born the R50 Series 2, before arriving in the garage of a tasteful collector, who decided to upgrade his toy...

Removal of the sidecar support, treatment of the frame and chassis (rims and swingarm), addition of a Series 5 fork, and above all the addition of a Grimeca four-cam brake at the front. In terms of looks, bespoke aluminium mudguards will be fitted and the superb seat will be upholstered in leather by a local upholsterer.

The engine will also be tuned, with the addition of a camshaft, high-compression piston, electronic ignition and bespoke exhaust system. Since its arrival with the current owner, our BMW will not be used much, but is still roadworthy (plan to have it checked before taking to the road).

This is a sumptuous café racer with a unique look, which has been tastefully prepared and offered at a very reasonable price! A must for enthusiasts...

Rover Mini Cooper 1.3i – 1998

Châssis n° SAXXNNAZRWD155511

Titre de circulation espagnol

Spanish registration title

16 000 - 24 000 €

« Lune des dernières versions de la Mini Cooper, condensé d'élégance et de raffinement »

“One of the latest versions of the Mini Cooper, a paragon of elegance and refinement”



Alec Issigonis n'aurait probablement jamais imaginé que la production de la Mini se poursuivrait jusqu'au début du XXI^e siècle. Avec Rover comme groupe mère, la septième génération de la Mini a été commercialisée en 1996, les clients ayant le choix entre la Mini 1.3i ou la Cooper 1.3i.

Notre exemplaire est une belle Mini Cooper 1.3i immatriculée le 19 février 1998. C'est désormais BMW qui est à la barre et qui fera de cette dernière version un condensé d'élégance et de raffinement, avec sur les derniers modèles certains détails la différenciant de tout le reste de la production.

De couleur *British Racing Green* avec un toit *White Diamond*, elle est reconnaissable grâce à ses jantes en 13 pouces « Premium », ses voies larges et son habitacle cossu. La sellerie en cuir noir

à liserés ivoire, son tableau de bord en ronce de noyer richement doté avec ses trois compteurs centraux à fond blanc et de nombreux aménagements agrémentent encore le confort et la sécurité comme son volant avec airbag, le réglage des phares en hauteur, des renforts latéraux, des ceintures à prétensionneurs, etc...

Achetée en 2006 par son propriétaire actuel, elle comptabilise un peu plus de 47 000 km au compteur et se présente dans un très bel état d'origine. Cette Mini a bénéficié d'un entretien régulier, assurant aujourd'hui son bel état de présentation et de fonctionnement.

Amusante à conduire, cette série adopte un rapport de pont en 2,76 afin de réduire sa consommation sur autoroute et son injection multipoint lui offre un surcroît de couple tout en conservant sa puissance de 63 ch.

Alec Issigonis probably never imagined that Mini production would continue well into the 21st century. With Rover as parent company, the seventh generation of the Mini went on sale in 1996, with customers able to choose between the Mini 1.3i and the Cooper 1.3i.

Our example is a beautiful Mini Cooper 1.3i registered on 19 February 1998. BMW is now at the helm and will make this latest version a condensed version of elegance and refinement, with certain details on the latest models that set it apart from the rest of the production range.

In British Racing Green with a White Diamond roof, it is recognizable thanks to its 13-inch 'Premium' wheels, wide tracks and

plush interior. Black leather upholstery with ivory piping, a rich burr-walnut dashboard with three central white-background dials and a host of extras further enhance comfort and safety, including a steering wheel with airbag, height-adjustable headlights, side reinforcements, seatbelts with pretensioners, etc.

Purchased in 2006 by its current owner, it has just over 47,000 km on the odometer and is in very good original condition. This Mini has benefited from regular servicing, ensuring that it remains in excellent condition both in terms of appearance and operation.

Fun to drive, this Mini adopts a 2.76 axle ratio to reduce fuel consumption on the motorway, and its multipoint fuel injection gives it extra torque while retaining its 63 hp.

Alfa Romeo 2000 GT Veloce – 1972

Châssis n° 2425731
Carte grise française de collection
French historic registration title
25 000 - 35 000 €

« Le plus puissant et équilibré des coupé Bertone.
Labouissement de la lignée ! »

“The most powerful and well-balanced Bertone
coupé. The pinnacle of the Bertone line!”



Dévoilée en 1971, l'Alfa Romeo 2000 GT Veloce représente l'aboutissement de la lignée inaugurée par la Sprint en 1963. Dessinée par Giugiaro pour Bertone, elle est considérée par beaucoup comme le meilleur des coupé Bertone grâce à son moteur 1 962 cm³, sa boîte 5-vitesses, son autobloquant et ses freins à disque aux quatre roues.

Rare exemplaire vendu neuf en France, elle se présente dans sa teinte *Bianco Spino* d'origine avec un intérieur en skaï noir. Affichant un peu plus de 78 000 km au compteur, elle dispose d'un allumage électronique, d'un trip master Retrotrip, de phares longue portée Hella et d'un sabot de protection du carter moteur inférieur.

Achetée en 2011 par son propriétaire actuel pour remplacer sa Porsche 964 qui lui avait été dérobée, cette voiture a toujours bénéficié d'un parfait entretien comme en témoigne son important dossier de factures. Ses rapports d'expertise remontent à 2007 du temps de son précédent propriétaire. La voiture avait alors été achetée auprès du spécialiste Quadrifoglio à Argenteuil qui en assurait encore l'entretien en 2021 avant que le Garage de la Poste au Vesinet prenne le relais. 40 735 € ont été investis dans cette voiture pour assurer son bon fonctionnement et sa belle présentation depuis 2011.

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.



En 2018, la réfection de la boîte de vitesses et de l'embrayage suivra celle du remplacement du moteur. L'année suivante, la carrosserie fut reprise intégralement (dossier photo à l'appui). Son dernier entretien remonte à juillet 2024 où une révision générale fut effectuée au Garage de la Poste. Lors de notre essai, nous avons apprécié ses performances et son comportement routier. Voilà un achat intéressant pour le collectionneur en quête d'une voiture éligible au Tour Auto et à bon nombre de rallyes. Facile à rouler et à entretenir, c'est une opportunité à ne pas laisser passer !

Unveiled in 1971, the Alfa Romeo 2000 GT Veloce represented the culmination of the lineage inaugurated by the Sprint in 1963. Designed by Giugiaro for Bertone, it is considered by many to be the best of the Bertone coupes thanks to its 1,962 cc engine, 5-speed gearbox, self-locking system and four-wheel disc brakes.

A rare example sold new in France, it is presented in its original Bianco Spino colour with a black skai interior. With just over 78,000 km on the clock, it features electronic ignition, a Retrotrip

trip master, Hella long-range headlights and a lower crankcase protective boot.

Purchased in 2011 by its current owner to replace his stolen Porsche 964, this car has always been perfectly maintained, as evidenced by its extensive file of invoices. Its inspection reports date back to 2007 under its previous owner. At the time, the car had been purchased from the specialist Quadrifoglio in Argenteuil, which was still servicing it in 2021 before Garage de la Poste in Le Vesinet took over. A total of €40,735 has been invested in this car to keep it running smoothly and looking good since 2011.

In 2018, the gearbox and clutch will be rebuilt, followed by the replacement of the engine. The following year, the bodywork was completely overhauled (photo file attached). It was last serviced in July 2024, when a general overhaul was carried out at Garage de la Poste. During our test drive, we appreciated the car's performance and roadholding.

This is an interesting purchase for collectors looking for a car eligible for the Tour Auto and a good number of rallies. Easy to drive and maintain, it's an opportunity not to be missed!



6

Citroën SM – 1972

Châssis n° 00SB8494
Carte grise française
French registration title
30 000 - 40 000 €

« Estimation attractive et fonctionnement optimal pour cette légende française »
“Attractive valuation and optimal operation for this French legend”



La Citroën « S Maserati », ou SM, est née en 1970 du dessin de Robert Opron, mue par un superbe V6 2,7 l de 170 ch. C'est un coupé 2+2 aussi performant que confortable. La tenue de route était fantastique, et surtout sûre, grâce à la suspension hydropneumatique et la direction assistée Diravi, sur laquelle elle est inaugurée. Le succès est au rendez-vous dans les premières années puis les crises pétrolières et des légers problèmes de fiabilité briment la carrière de la grande Citroën.

Le modèle ici présenté est une SM blanche à carburateurs, l'intérieur est en cuir noir. Mise en circulation en janvier 1972, elle est d'abord immatriculée dans le Var puis à Paris avant de rejoindre une collection Bretonne.

Notre SM est en bon état général et l'intérieur est encore celui d'origine, un peu craqué il faut le signaler. La carrosserie repeinte

en 2020 présente très bien avec un bel éclat. La voiture fut depuis utilisée couramment pour des sorties de voitures anciennes, et participa notamment au centenaire de la marque en 2019 puis à la Coupe Florio Bretonne régulièrement.

Le fonctionnement de la voiture est très satisfaisant grâce à un entretien régulier de celle-ci par son propriétaire depuis son acquisition. Quelques factures sont visibles dans le dossier avec notamment des petites interventions récentes.

Avec une estimation assez attractive et un état mécanique excellent, cette SM est un achat intelligent pour l'amateur d'exotisme automobile. Les SM connaissent un regain de popularité général dernièrement et la côte grimpe !

The Citroën "S Maserati", or SM, was designed by Robert Opron in 1970 and powered by a superb 170 hp 2.7 litre V6 engine. It was a 2+2 coupé that was as powerful as it was comfortable. Handling was fantastic, and above all safe, thanks to the hydro-pneumatic suspension and Diravi power steering on which it was inaugurated. It was a great success in its early years, but the oil crises and slight reliability problems curtailed the career of the great Citroën.

The model shown here is a white SM with carburetors and a black leather interior. Launched in January 1972, it was first registered in the Var region of France, then in Paris, before joining a collection in Brittany.

Our SM is in generally good condition and the interior is still the original one, albeit a little cracked. The bodywork was repainted in 2020 and looks very nice and shiny. The car has since been used extensively for classic car outings, and notably took part in the marque's centenary in 2019 and then in the Breton Florio Cup on a regular basis.

The car runs very satisfactorily thanks to regular maintenance by its owner since its acquisition. A number of invoices can be seen in the file, including some recent minor repairs.

With a fairly attractive valuation and excellent mechanical condition, this SM is a smart buy for the lover of exotic cars. SMs are enjoying a general resurgence in popularity of late, and the price is climbing!

7

Peugeot 504 Cabriolet V6 – 1974

Chassis n° 504B311973961
Carte grise française de collection
French historic registration title

40 000 - 60 000 €

« L'un des 100 premiers exemplaires produits ! »
“One of the first 100 produced!”



Chez Peugeot, les Coupés et Cabriolets dérivés de berline sont une tradition. Après les 203 et 403, Peugeot fait appel pour la 404 à Pininfarina qui crée une carrosserie différente de celle de la berline avec le succès qu'on lui connaît. Avec la 504, le constructeur de Sochaux confirme la règle et métamorphose une sage berline 4-portes en un élégant cabriolet digne des productions transalpines. En 1974 apparaît la version à moteur V6 de 2.7 l, représentant le sommet de la gamme... Avec moins de 1 000 exemplaires produits, c'est LA version à collectionner! Notre exemplaire fut vendu neuf par l'Imperial Garage, à Menton, le 9 janvier 1975, et fait partie des 100 premiers exemplaires produits (sa coque porte le numéro 98)!

En 1976, elle est achetée par un amateur de la Manche, qui conservera la voiture... jusqu'en 2023!

Quelques années avant de s'en séparer, ce collectionneur de la première heure offrira à son auto une peinture complète dans sa teinte d'origine, ainsi qu'une restauration complète des cuirs. C'est en 2023 que la voiture quittera la famille et sera exportée en Angleterre, puis vendue par nos services à la fin de cette même année.

Elle intégrera alors le garage d'un important collectionneur français, qui prendra soin de l'utiliser régulièrement, et de lui offrir un *detailing* complet pour retrouver son lustre d'antan: aujourd'hui, la voiture fonctionne et présente très bien! >

At Peugeot, Coupés and Cabriolets derived from saloons are a tradition. After the 203 and 403, Peugeot called on Pininfarina for the 404, who created a body different from that of the saloon with the success that we know. With the 504, the Sochaux-based manufacturer confirmed the rule, transforming a conventional 4-door saloon into an elegant convertible worthy of Italian production. In 1974, the 2.7-litre V6 version was launched, representing the pinnacle of the range. With fewer than 1,000 examples produced, it was THE car to collect!

Our example was sold new by Imperial Garage, in Menton, on 9 January 1975, and was one of the first 100 produced (its shell bears the number 98)! In 1976, it was bought by an enthusiast in La Manche, who kept the car... until 2023!

A few years before parting with it, this early collector gave his car a complete paint job in its original colour, as well as a full restoration of the leathers. In 2023, the car will leave the family and be exported to England, before being sold by our services at the end of that same year.

It then went into the garage of a major French collector, who took care to use it regularly and give it a complete detailing to restore it to its former glory: today, the car runs and looks great! >



Cette Peugeot 504 coche véritablement toutes les cases : cabriolet, V6, combinaison de couleurs parfaite, et historique connu. Aujourd'hui présentée en superbe état et avec une estimation très attractive, c'est une occasion à ne surtout pas laisser passer !

This Peugeot 504 really does tick all the boxes: convertible, V6, perfect colour combination and a well-known history. Now presented in superb condition and with a very attractive valuation, it's an opportunity not to be missed!

Lancia Fulvia 1600 HF S2 – 1972

Châssis n° 818740 03578
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

30 000 - 50 000 €

« C'est à elle que Lancia doit l'obtention du titre en championnat du Monde des rallyes en 1972 ainsi que de nombreuses victoires jusqu'en 1974 »

“With the Fulvia, Lancia won its 1972 World Rally Championship title and numerous victories up to 1974”



Dérivé de la version berline Fulvia, le coupé est présenté au Salon de Genève 1965 avant qu'apparaisse dès 1966 la première Fulvia 1.2 HF pour la compétition puis, deux ans plus tard, la Fulvia 1.6 HF. Au total, 3 690 exemplaires du Coupé 1600 HF et HF Lusso furent construits avant que la production du coupé Lancia Fulvia HF ne cesse en janvier 1973.

Notre exemplaire est un authentique 1.6 HF produit en 1971 et vendu neuf en France le 24 février 1972. On retrouve sa trace avant les années 2000 lorsqu'il est acheté par un certain M. Chevalier à un viticulteur bordelais. Il était alors blanc et affichait un peu plus de 60 000 km au compteur. La carrosserie sera restaurée entre 2000 et 2002 et repeinte en rouge avec le capot noir.

En 2009, la mécanique est entièrement refaite avec des arbres à cames plus pointus, pistons forgés, bielles équilibrées, grosses soupapes, volant moteur allégé, allumage électronique en prenant soin de conserver le faisceau d'origine, radiateur d'huile, etc... faisant passer la puissance du moteur à 130 ch. Parallèlement, la voiture est préparée « rallye » avec un arceau et des baquets, tripmaster Brantz, système intercom Terratrip, réservoir ATL, phares longue portée, coupe circuit, extincteur et frein à main hydraulique.

La voiture sera ensuite cédée à un collectionneur de la Manche en 2010 avant qu'elle rejoigne notre collection en 2012. Immédiatement après l'achat, les carburateurs Solex seront remplacés par des Weber 45 DCOE.



Depuis cette date, la voiture a toujours été entretenue régulièrement avec des frais importants portant sur les freins, pompe à essence, allumage, amortisseurs et trains roulants, chauffage, mais également en carrosserie pour sa très belle présentation et son bon fonctionnement. Un dossier important avec de nombreuses factures et photos des travaux sera remis à l'acquéreur.

Derived from the saloon version of the Fulvia, the coupé was presented at the 1965 Geneva Motor Show, before the first Fulvia 1.2 HF for competition appeared in 1966, followed two years later by the Fulvia 1.6 HF. A total of 3,690 examples of the Coupé 1600 HF and HF Lusso were built before production of the Lancia Fulvia HF coupé ceased in January 1973.

Our example is a genuine 1.6 HF produced in 1971 and sold new in France on 24 February 1972. It was found before the year 2000 when a certain Mr Chevalier bought it from a Bordeaux winegrower. It was white at the time and had just over 60,000 km on the clock. The bodywork was restored between 2000 and 2002 and repainted red with a black bonnet.

In 2009, the engine was completely rebuilt with sharper camshafts, forged pistons, balanced connecting rods, big valves, a lighter flywheel, electronic ignition, taking care to retain the original wiring harness, oil cooler, etc., boosting the engine's power to 130 hp. At the same time, the car was prepared for rallying with a roll bar and bucket seats, Brantz tripmaster, Terratrip intercom system, ATL tank, long-range headlights, circuit breaker, fire extinguisher and hydraulic handbrake.

The car was subsequently sold to a collector in La Manche in 2010, before joining our collection in 2012. Immediately after the purchase, the Solex carburetors were replaced by Weber 45 DCOEs.

Since then, the car has undergone regular maintenance, with major expenditure on brakes, fuel pump, ignition, shock absorbers, running gear and heating, as well as on the bodywork to ensure that it looks good and runs smoothly. The buyer will be provided with a comprehensive file containing numerous invoices and photos of the work carried out.



9

Jaguar Type S 3,8 – 1965

Châssis n° 1B77382DN
Carte grise française
French registration title
15 000 - 25 000 €

« Intéressante version européenne,
équipée du mythique 6-cylindres XK »
“Interesting European version, equipped
with the legendary 6-cylinder XK”



Présentée en 1963, la Type S est une alternative plus luxueuse à la MK 2. Disponible en 3.4 et 3.8, elle est moins rapide mais sa tenue de route est améliorée grâce à sa nouvelle suspension arrière indépendante. Le modèle 3.8 équipé de la boîte mécanique avec overdrive pouvait dépasser les 200 km/h. Esthétiquement, elle se distingue par quelques détails à l'avant mais surtout par sa poupe plus allongée inspirée de la Mk X.

D'origine suisse notre Type S aurait connu 2 propriétaires avant d'arriver en France en 1989. Conservée par la même famille depuis cette date, son dossier très fourni atteste d'un entretien rigoureux.

Elle se présente aujourd'hui dans un très bon état, ses chromes sont bien conservés et sa carrosserie a été repeinte en 2008,

dans une teinte proche de celle d'origine. Seules de légères traces de corrosion sont à noter au niveau du bas de caisse gauche.

Dans l'habitacle, la sellerie en cuir a été re-teintée conformément à l'origine en 1991, elle possède aujourd'hui une belle patine. Les moquettes et le ciel de toit sont bien conservés, les boiseries sont quant à elles dans un état très satisfaisant.

Sous le capot on retrouve le mythique 6-cylindres 3.8 *matching number* associé à une boîte de vitesses manuelle. Il a bénéficié d'une réfection complète en 1991, environ 16 000 km ont été parcourus depuis. L'embrayage a été remplacé en 2018 mais la voiture a peu roulé ces dernières années. Une révision d'usage sera donc à prévoir, on notera que notre Type S a obtenu un contrôle technique valide en début d'année.

Introduced in 1963, the S-type was a more luxurious alternative to the MK 2. Available in 3.4 and 3.8 litre versions, it was slower but its handling was improved thanks to its new independent rear suspension. The 3.8-litre model fitted with the mechanical gearbox with overdrive could exceed 200km/h. Aesthetically, it was distinguished by a few details at the front, but at the rear by its more elongated stern, inspired by the Mk X.

Originally from Switzerland, our Type S had 2 owners before arriving in France in 1989. Kept by the same family since that date, its extensive file testifies to rigorous maintenance.

Today, it is in very good condition, with well-preserved chrome and bodywork repainted in 2008 in a colour close to the original.

There are only slight traces of corrosion on the left-hand rocker panel.

Inside, the leather upholstery was re-dyed in 1991 to match the original, and now has a beautiful patina. The carpets and headlining are well preserved, while the woodwork is in very satisfactory condition.

Under the bonnet is the legendary 6-cylinder 3.8-litre matching number engine with manual gearbox. It underwent a complete overhaul in 1991 and has covered some 16,000 km since then. The clutch was replaced in 2018 but the car has not been driven much in recent years. A regular service will therefore be required, and it should be noted that our Type S passed a valid MOT test at the beginning of the year.

Porsche Boxster 2.7 – 2004

Châssis n° WPOZZZ98Z45600160

Carte grise française

French registration title

15 000 - 20 000 €

« Jolie configuration de couleurs et kilométrage très faible pour ce mythique Boxster ! »

“Nice colour scheme and very low mileage for this legendary Boxster!”



À une époque, Porsche rencontrait quelques difficultés financières, et il a donc fallu élargir la gamme, au-delà de l'immortelle 911. Ce sera chose faite avec un intéressant roadster avec un moteur boxer, qui se prénommera donc Boxster.

Un projet lancé au printemps 1992 par Stuttgart, et qui se concrétisera trois ans et demi plus tard, avec la sortie d'usine du tout premier exemplaire en 1996. Son avant de 911 (996) lui permet de rapidement devenir un succès et ainsi d'offrir à la marque allemande un avenir moins obscur. Il est de ces modèles sauveurs qui font d'eux des légendes. Sa facilité de prise en main et son efficacité, grâce à un moteur central, lui permettront d'être décliné dans de multiples versions à travers plusieurs générations.

Notre exemplaire, livré neuf en Allemagne en mars 2004, est la version restylée, dite Phase 2, équipée du flat-6 2,7 l fort de 228 ch. L'intérêt de cet exemplaire réside dans son faible kilométrage, puisque la voiture n'a parcouru que 54 900 km en un peu plus de 20 ans.

Arrivée en France en 2007 cette Porsche a bénéficié d'un entretien et d'une attention rigoureuse de la part de ses 3 propriétaires français.

L'essai du véhicule confirme une auto saine, au niveau de la motorisation comme des trains roulants. Sa jolie configuration de couleurs, peinture bleue avec intérieur et capote gris, et son faible kilométrage en font l'un des plus beaux Boxster que nous ayons présenté à la vente.

At one time, Porsche was experiencing some financial difficulties, so the range had to be extended beyond the immortal 911. This was to be done with an interesting roadster with a boxer engine, to be called the Boxster.

The project was launched by Stuttgart in the spring of 1992, and was completed three and a half years later, with the very first model leaving the factory in 1996. With its 911 (996) front end, it quickly became a success and offered the German marque a less obscure future. It is one of those life-saving models that make legends of themselves. Its ease of handling and efficiency, thanks to a mid-mounted engine, meant that it would be available in many versions across several generations.

Our example, delivered new to Germany in March 2004, is the restyled version, known as Phase 2, equipped with the 228 hp 2.7-litre flat-6 engine. The car's appeal lies in its low mileage, having covered just 54,900 km in just over 20 years.

Having arrived in France in 2007, this Porsche has benefited from rigorous maintenance and attention from its 3 French owners.

Our test drive confirms that the car is sound, both in terms of its engine and running gear. Its attractive colour scheme, blue paint with grey interior and soft top, and its low mileage make it one of the most beautiful Boxsters we have presented for sale.

11

Porsche 964 Carrera 2 – 1990

Châssis n° WPOZZZ96ZLS407726

Carte grise française

French registration title

60 000 - 80 000 €

« La première 911 moderne, et le premier millésime disponible en boîte de vitesses automatique »

“The first modern 911, and the first model to be available with an automatic gearbox”



À l'aube des années 1990, Porsche est concurrencé avec sa 911 Carrera 3.2l par la production japonaise – entre autres – et se voit dans l'obligation d'apporter de grands changements pour son prochain millésime. C'est chose faite avec la 964, qui apporte tous les attributs des autos modernes : ABS, direction assistée, airbags, climatisation...

C'est aussi en 1990 que Porsche ajoute à son catalogue la boîte de vitesses Tiptronic (comprenez automatique), véritablement révolutionnaire à cette époque. Les retours de la presse sont dithyrambiques, tant cette nouveauté ajoute du confort à cette 911 revue : l'ère moderne est atteinte, et la 964 rencontrera un important succès commercial.

Notre exemplaire fut vendu neuf en fin d'année 1990 en France dans cette rare teinte de *Schiefer Metallic* (Gris Ardoise Métallique), combinée à un intérieur en cuir noir, et quelques options très intéressantes : climatisation, ordinateur de bord, toit ouvrant...

En 2007, la voiture intègre le garage du propriétaire actuel, avec à l'époque environ 103 000 km au compteur. Dix ans auparavant, le carnet d'entretien avait été perdu, et un duplicata avait été délivré par les établissements Sonauto. Ce duplicata, accompagné du dossier complet des factures depuis 2001, confirme le suivi continu et méticuleux dont cet exemplaire a bénéficié, permettant d'avoir aujourd'hui une auto dans un état de fonctionnement optimal. >

At the dawn of the 1990s, Porsche's 911 Carrera 3.2 was facing competition from Japanese production - among others - and the company was forced to make major changes for its next model year. This was done with the 964, which brought with it all the attributes of modern cars: ABS, power steering, airbags, air conditioning, etc.

It was also in 1990 that Porsche added the Tiptronic (automatic) gearbox to its catalogue, which was truly revolutionary at the time. Press reviews were dithyrambic, as this new feature added so much comfort to the revised 911: the modern era had been reached, and the 964 was to be a great commercial success.

Our example was sold new at the end of 1990 in France in this rare shade of Schiefer Metallic (Slate Grey Metallic), combined with a black leather interior and some very interesting options: air conditioning, on-board computer, sunroof, etc.

In 2007, the car entered the current owner's garage, with around 103,000 km on the odometer. Ten years earlier, the service history had been lost, and a duplicate had been issued by Sonauto. This duplicate, accompanied by a complete file of invoices from 2001 onwards, confirms the continuous and meticulous servicing that this car has undergone, enabling it to be kept in optimum working order. >



Avec la flambée des prix des 964, voici l'une des dernières opportunités d'ajouter à sa collection un exemplaire en très bon état de fonctionnement, d'origine française, et dans une teinte très élégante.

With prices for 964s soaring, this is one of the last opportunities you'll have to add a car to your collection that's in very good working order, original French, and in a very elegant colour.

12

Porsche 964 30 Jahre Jubilé – 1993

Châssis n° WPOZZZ96ZRS400174

Carte grise française

French registration title

100 000 - 120 000 €

« Série très limitée et iconique teinte Viola Metallic: que demander de plus ? »

“A very limited edition and the iconic Viola Metallic: what more could you ask for?”



En sept décennies, et à travers chaque génération, la Porsche 911 est devenue une légende incontournable. La 964, troisième génération du mythe, a permis à la 911 de encore voir son statut évoluer, en inaugurant notamment une version 4-roues motrices. C'est précisément cette version 4x4 dont se servira Porsche pour créer son modèle jubilé 30^e anniversaire. Une série limitée à 911 exemplaires pour le monde entier.

Le concept n'est pas qu'une simple numérotation : la Jubilé combine en effet la caisse de la Turbo, avec moteur atmosphérique 3.6 l développant 250 ch, transmission intégrale et boîte de vitesses mécanique. Cette 964 est l'une des plus rares et des plus faibles productions de la marque de Stuttgart depuis l'arrivée de la 911 en 1963.

Notre exemplaire fut livré neuf en Allemagne, avant d'arriver en France en 1998. Elle changera 3 fois de mains, toujours en France, depuis lors, et possède son carnet d'origine tamponné, ses carnets, le double des clés, ainsi que de nombreuses factures, dont une correspondant à une importante révision moteur. Cette rare 911 Viola Metallic a récemment bénéficié d'une peinture complète, après avoir reçu un voile partiel suite à un léger accrochage en 2010 (rapport d'expertise joint au dossier et disponible sur demande). Son intérieur cuir violet Rubicon est dans un état fabuleux, même si notre exemplaire, portant le numéro 713/911, comptabilise aujourd'hui environ 206 000 km. >

Over seven decades, and through each generation, the Porsche 911 has become a legend that cannot be ignored. The 964, the third generation of the myth, saw the 911's status evolve even further, notably by inaugurating a 4-wheel drive version. It is precisely this 4x4 version that Porsche will use to create its 30th anniversary model. A limited edition of 911 units worldwide. The concept is more than just a number: the Jubilee combines the bodywork of the Turbo, with a naturally-aspirated 3.6-litre engine developing 250 hp, all-wheel drive and a manual gearbox. This 964 is one of the rarest and fewest produced by the Stuttgart-based marque since the arrival of the 911 in 1963.

Our example was delivered new in Germany, before arriving in France in 1998. It has changed hands 3 times since then, all in France, and is in possession of its stamped original owner's book, its logbooks, the duplicate keys and numerous invoices, including one for a major engine overhaul.

This rare 911 Viola Metallic has recently benefited from a full repaint, after having received a partial haze following a minor fender-bender in 2010 (appraisal report attached and available on request). Its Rubicon violet leather interior is in fabulous condition, even though our example, number 713/911, has now clocked up around 206,000 km. >



L'essai de cette 964 d'exception a traduit une excellente santé mécanique, des trains roulants sains ainsi qu'une transmission douce et fluide. Cette Porsche est une routière et une sportive qui, par sa conception et son entretien rigoureux, nous ramène à la grande époque de Porsche... Peut-être la meilleure du constructeur allemand?

Our test drive of this exceptional 964 revealed excellent mechanical health, sound running gear and a smooth, fluid transmission. This Porsche is a road car and a sports car which, thanks to its design and rigorous maintenance, takes us back to the great Porsche era... Perhaps the best of the German manufacturer?

13

Porsche 993 Carrera 2 – 1995

Chassis n° WPOZZZ99ZSS315171

Carte grise française

French registration title

65 000 - 85 000 €

« Le chant du cygne du flat-6 atmo, ici avec moins de 62 500 km au compteur, et vendue neuve en France ! »

“The swan song of the flat-6 atmo, here with less than 62,500 km on the odometer, and sold new in France!”



En 1994, la firme de Stuttgart annonce sa dernière-née, la toute nouvelle 911, nommée 993. Comme à leur habitude, les ingénieurs Porsche ont tout revu ! Après seulement 3 ans de règne, elle sera remplacée par la 996, qui offre un bond dans l'ère moderne. Catastrophe pour les puristes, le flat-6 à refroidissement par air sera ainsi abandonné, faisant donc de la 993 la 911 traditionnelle la plus aboutie...

Notre exemplaire fut vendu neuf par le concessionnaire Porsche de Strasbourg en octobre 1995, dans cette somptueuse livrée *Midnight Blue Metallic* avec un intérieur en cuir gris. Certaines options rendent la voiture encore plus intéressante, avec en tête les rarissimes inserts en bois, ou encore les sièges électriques chauffants, le système hi-fi le plus efficace, et le toit ouvrant.

Après un passage de plus de 10 ans chez un important collectionneur de Porsche, notre auto intègre le garage du propriétaire actuel, lui aussi grand collectionneur de la région parisienne. En huit ans le compteur n'aura pris que quelques centaines de kilomètres !

Stockée depuis son achat dans un garage sécurisé et chauffé, la voiture se présente à nous dans un superbe état de conservation : sa peinture, reprise il y a de nombreuses années, est très belle, tout comme la sellerie qui ne présente pas de défauts. Notre essai n'a pas non plus montré de défaillances malgré cette faible utilisation : une révision d'usage sera néanmoins à prévoir avant d'avaler les kilomètres. >

In 1994, the Stuttgart-based firm announced its latest model, the all-new 911, named 993. As usual, Porsche's engineers revised everything! After a reign of just 3 years, it was replaced by the 996, which offered a leap into the modern era. A disaster for purists, the air-cooled flat-6 was abandoned, making the 993 the most accomplished traditional 911...

Our example was sold new by the Porsche dealer in Strasbourg in October 1995, in this sumptuous Midnight Blue Metallic livery with a grey leather interior. A number of options made the car even more attractive, including the rare wood inserts, heated electric seats, the most efficient hi-fi system and the sunroof.

After spending more than 10 years with a major Porsche collector, our car went to the garage of the current owner, who is also a great collector from the Paris region. In eight years, the odometer has only covered a few hundred kilometres!

Stored in a secure, heated garage since its purchase, the car is in superb condition: the paintwork, which was redone many years ago, is very nice, as is the upholstery, which has no defects. Our test drive didn't reveal any faults either, despite the fact that it wasn't used very much: a regular service will nevertheless be in order before you put the miles on the clock. >



Voici donc l'une des dernières opportunités d'acquérir une 993 Carrera 2 en boîte de vitesses mécanique pour un prix ultra raisonnable. Ajoutez à cela le faible kilométrage, la combinaison de couleurs et l'origine française, et vous avez la perle rare !

This is one of the last opportunities to acquire a 993 Carrera 2 with manual gearbox at an ultra-reasonable price. Add to that the low mileage, the colour combination and the French origin, and you've got a rare gem!



Porsche 996 Carrera 4S – 2003

Chassis n° WP0ZZZ99Z3S605760

Carte grise française

French registration title

55 000 - 75 000 €

« Exemplaire Porsche Exclusive avec moins de 65 000 km au compteur »

“Porsche Exclusive model with less than 65,000 km on the odometer”



En 1997, Porsche annonce l'arrêt de la production de la 993 et le passage à une nouvelle ère pour la firme et plus particulièrement pour la 911. Le produit est intégralement repensé par une toute nouvelle équipe, et, fait marquant, le refroidissement par air est abandonné pour répondre aux normes de pollution.

En 2002, Porsche présente pour la première fois une phase 2 sur une 911. Autrefois, les différentes générations pouvaient être remaniées, mais toujours avec discrétion. À travers cette seconde phase, Porsche annonce le retour de la version Carrera 4S, qui propose une armada de modifications : suspensions rabaisées, freins de la Turbo, et ligne « Turbo Look »...

Notre exemplaire fut livré neuf par Meister Motors Co., au Japon, dans cette élégante livrée Noir Basalt avec intérieur en cuir pleine fleur marron, issue d'une commande auprès du département Porsche Exclusive. Le premier propriétaire avait également choisi d'ajouter un certain nombre d'options intéressantes et rares : sièges chauffants, phares Litronic, système audio Bose...

Après un court passage en Allemagne, cet exemplaire fut acheté par un important collectionneur français, qui s'en séparera quelques années plus tard au profit du propriétaire actuel. Aujourd'hui, son état de conservation est très bon, notamment grâce à un voile de peinture de très bonne qualité. Son carnet d'entretien, toujours présent (avec ses notices d'utilisation), >

In 1997, Porsche announced the end of production of the 993 and the start of a new era for the company, and more specifically for the 911. The product was completely redesigned by an all-new team, and air-cooling was abandoned to meet pollution standards.

In 2002, Porsche presented a Phase 2 for the first time on a 911. In the past, different generations could be reworked, but always discreetly. With this second phase, Porsche announced the return of the Carrera 4S version, which featured an armada of modifications: lowered suspension, Turbo brakes and the "Turbo Look" line...

Our example was delivered new by Meister Motors Co. in Japan, in this elegant Basalt Black livery with brown full-grain leather

interior, ordered from the Porsche Exclusive department. The first owner also chose to add a number of interesting and rare options, including heated seats, Litronic headlights and a Bose audio system.

After a short spell in Germany, the car was bought by a major French collector, who sold it a few years later to the current owner. Today, it is in a very good state of preservation, thanks in particular to its high-quality paintwork. The car's service booklet, which is still available (along with its owner's manuals), confirms that it has clocked up some 65,000 km. >



permet de confirmer les quelques 65 000 km que la voiture affiche au compteur.

Voici l'occasion d'acheter une des rares Porsche 996 cochant autant de cases importantes sur le marché actuel : faible kilométrage, combinaison de couleurs intéressante, options Porsche Exclusive, et suivi impeccable ! Amateurs du genre, ne vous y trompez pas.

Here's your chance to buy one of the rare Porsche 996s that ticks so many important boxes on today's market: low mileage, interesting colour combination, Porsche Exclusive options, and impeccable maintenance! So don't miss your chance if you're a fan.



Ferrari FF« Atelier » – 2012

Châssis n° 184923
Carte grise française
French registration title
110 000 - 130 000 €

« Origine française et configuration Atelier rarissime ! »

“French origin and extremely rare Atelier configuration!”



Au Salon de Genève 2011, la firme au cheval cabré présente la remplaçante de sa 612 Scaglietti : prénommée FF, la nouvelle née arrive avec un nombre important d'innovations, notamment l'adoption du système 4RM (4-roues motrices), inédit sur une Ferrari. Cette nouveauté intègre deux boîtes de vitesses différentes : l'une à 7-rapports qui gère les roues arrière, et l'autre à 2-rapports pour les roues avant, offrant ainsi une répartition très équilibrée même en conduite sportive !

Notre exemplaire fait partie des rarissimes autos « Atelier » (plus haut degré de personnalisation chez Ferrari), et est livré neuf à la concession Modena Motors de Mandelieu dans cette très élégante teinte de *Grigio FF*, avec l'intérieur en cuir et alcantara

noir. Du côté des options, nous trouvons le système ASF (Adaptive Front Light System), l'échappement sport, l'absence des logos Scuderia sur les côtés, la totalité des éléments d'habitacle disponibles en carbone, avec le volant à LED, la caméra de recul, le système de sono amélioré, et surtout une option rarissime mais typique de cette époque : la télé pour les passagers arrière, avec les casques audio siglés... Ferrari !

Aujourd'hui, son état général est bon, et les 77 000 km parcourus depuis la sortie de l'usine ne sont que peu visibles sur la carrosserie : là où les deux pare-chocs ont certainement reçu une voile de peinture plus récente, les autres éléments sont d'origine et en bon état. La sellerie est, elle aussi, très bien conservée, >

At the 2011 Geneva Motor Show, the prancing-horse company presented the replacement for its 612 Scaglietti: called the FF, the newborn arrives with a number of innovations, including the adoption of the 4RM (4-wheel drive) system, never before seen on a Ferrari. This novelty incorporates two different gearboxes: one with 7-gears for the rear wheels, and the other with 2-gears for the front wheels, offering a very pleasing distribution of power, even during sporty driving!

Our example is one of the extremely rare "Atelier" cars (the highest level of personalisation at Ferrari), and was delivered new to the Modena Motors dealership in Mandelieu in this very elegant shade of *Grigio FF*, with the interior in black leather and alcantara.

Optional extras include the ASF (Adaptive Front Light System), sports exhaust, the absence of Scuderia logos on the sides, all available carbon interior elements, with LED steering wheel, reversing camera, upgraded sound system, and above all a rare but typical option for this era: a TV for rear passengers, with headphones bearing the Ferrari logo!

Today, its general condition is good, and the 77,000 km covered since leaving the factory are only slightly visible on the bodywork: where the two bumpers have certainly received a more recent coat of paint, the other elements are original and in good condition. The upholstery is also very well preserved, with just one flaw to be noted in the leather cover of the dashboard vents. >



avec simplement un défaut à noter au niveau du gainage du cuir des aérations au tableau de bord.

Son carnet d'entretien permet de vérifier que les différentes révisions ont pour la majorité été faites dans le réseau Ferrari, et à intervalles réguliers. Aujourd'hui, la voiture est en très bon état de fonctionnement : le V12 atmosphérique en position centrale avant, couplé avec la boîte de vitesses F1 améliorée, offre des sensations de conduite exceptionnelles pour une auto de ce gabarit. Les disques de frein en carbone céramique présentent un taux d'usure normal pour le kilométrage, et notre exemplaire bénéficie d'un programme de garantie annuel Ferrari Power renouvelé au début du mois de novembre, au même moment

où les amortisseurs avant et les plaquettes de frein arrière ont été changés par Ferrari pour un montant avoisinant les 8 000 €.

Après une longue période de décote, les Ferraris de cette époque ont aujourd'hui atteint des valorisations très intéressantes : l'explosion de leurs côtes est à prévoir sous peu, surtout depuis la diminution du nombre de V12 atmosphériques sur le marché...

Amateurs en quête d'une auto polyvalente, voici un outil aussi exceptionnel que rarissime en finition Atelier !

The service history shows that most of the car's servicing has been carried out within the Ferrari network, and at regular intervals. Today, the car is in very good working order: the naturally-aspirated V12 at the front, coupled with the improved F1 gearbox, offers an exceptional driving feel for a car of this size. The carbon ceramic brake discs show a normal wear rate for the mileage, and our example benefits from a Ferrari Power annual warranty programme renewed at the beginning of November, at the same time as the front shock absorbers and rear brake pads were changed by Ferrari at a cost of around €8,000.

After a long period of depreciation, the Ferraris of this era are now being valued at very attractive prices: an explosion in their prices is to be expected in the near future, especially since the number of naturally-aspirated V12s on the market has fallen... Fans looking for a 3-in-1 car, here's a tool that's as exceptional as it is rare in Atelier trim!

15 bis

Ferrari 456 GT – 1995

Châssis n° ZFFSP44B000101655
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

45 000 - 60 000 €

« Ferrari, V12, moteur avant, boîte mécanique :
what else ? »

“Ferrari, V12, front engine, mechanical gearbox:
what else?”



Perpétuant la tradition des coupés Ferrari 2+2 pourvus d'un moteur V12 à l'avant, le projet de la 456 est lancé en 1989 avant d'aboutir à sa commercialisation en 1992; pour ce modèle, Pininfarina a privilégié le raffinement et la discrétion à une surenchère sportive, tout juste suggérée par les deux doubles sorties d'échappement. Le résultat est remarquable, l'aérodynamisme soigné, avec d'inédits flancs creusés pour permettre un meilleur refroidissement du moteur; produite à 3 300 exemplaires jusqu'en 2003, la 465 GT se singularise par son moteur V12 et sa boîte de vitesses mécaniques: avec une cote raisonnable, c'est l'une des Ferrari des années 2000 les plus appréciées. Notre 456 GT fut vendue neuve en Belgique via le mythique Garage Francorchamps le 15 mai 1995, équipée de l'excellente boîte

manuelle à 6 rapports; après 3 propriétaires, elle passa sous le marteau de Maître Aguttes en juin 2019, totalisant alors 91 000 km, avec un carnet d'entretien régulièrement tamponné et l'ensemble de ses divers manuels. Depuis, elle a bénéficié d'un entretien poussé (plus de 25 000 € de facture) dont le changement des courroies de distribution (septembre 2020, 95 958 km), avant de longtemps séjourner chez un garagiste peu scrupuleux, où l'ensemble (carrosserie, intérieur) a souffert d'un mauvais stockage. Cette 456 GT, dans cette désirable combinaison de couleur Canna di Fucile (gris canon de fusil) intérieur cuir Cuoio, proposée à une estimation – très – attractive, nécessitera quelques frais avant d'offrir à son futur propriétaire toutes les joies d'une Ferrari V12 à moteur avant et boîte mécanique...

Continuing the tradition of Ferrari 2+2 coupés with a front-mounted V12 engine, the 456 project was launched in 1989 and brought to market in 1992; for this model, Pininfarina opted for refinement and discretion rather than sporting excess, which was only hinted at by the twin tailpipes.

The result is remarkable, the aerodynamics meticulous, with new side panels hollowed out to allow better engine cooling; produced in 3,300 examples until 2003, the 465 GT stands out for its V12 engine and mechanical gearbox: with a reasonable price tag, it is one of the most popular Ferraris of the 2000s. Our 456 GT was sold new in Belgium via the legendary Garage Francorchamps on 15 May 1995, fitted with the excellent 6-speed manual gearbox;

after 3 owners, it passed under the hammer of Maître Aguttes in June 2019, having clocked up 91,000 km, with a regularly stamped service book and all its various manuals. Since then, it has undergone extensive servicing (a bill of more than €25,000), including a change of timing belts (September 2020, 95,958 km), before spending a long time at an unscrupulous garage, where the bodywork and interior suffered from poor storage.

This 456 GT, in this desirable colour combination of Canna di Fucile (gun barrel grey) and Cuoio leather interior, offered at a – very – attractive valuation, will require a few expenses before offering its future owner all the joys of a Ferrari V12 with front engine and mechanical gearbox...

Ferrari 328 GTB – 1988

Chassis n° ZFFWA19B000077414

Carte grise française

French registration title

75 000 - 95 000€

« Exemple dans la rare teinte Nero Metallizzato, encore accompagné de ses carnets ! »

“A rare example in the Nero Metallizzato shade, still accompanied by its booklets!”



Considérée aujourd'hui encore comme l'une des berlinettes les plus réussies de Maranello, la Ferrari 328 rencontra un franc succès mais c'est en GTB – sa version fermée – qu'elle est la plus rare avec seulement 1 344 exemplaires produits ! Présentée au Salon de Francfort 1985, elle vient remplacer la 308, en apportant un V8 réalésé à 3.2 l, et développant 270 ch.

Notre exemplaire est vendu neuf en Allemagne dans cette rarissime teinte de Nero Metallizzato, et arrive sur le sol français en 2012, avant d'intégrer en 2014 le garage du propriétaire actuel.

Lors de son achat, la voiture avait reçu un voile de peinture de bonne qualité. Son historique d'entretien était par ailleurs parfaitement suivi : son carnet d'entretien est rempli >

Still regarded today as one of Maranello's most successful saloon cars, the Ferrari 328 was a great success, but it was in GTB form – its closed version – that it was the rarest, with only 1,344 examples produced! Presented at the 1985 Frankfurt Motor Show, it replaced the 308, with a V8 engine rebored to 3.2 litres and developing 270 hp.

Our example was sold new in Germany in this extremely rare shade of Nero Metallizzato, and arrived on French soil in 2012, before joining the current owner's garage in 2014.

At the time of purchase, the car had received a good quality paint finish. Its maintenance history was also perfectly followed: its service book was filled in from the outset until its arrival in France, and is still there today, with a large file of invoices. >





depuis l'origine jusqu'à son arrivée en France, et encore aujourd'hui présent, avec un important dossier de factures.

Aujourd'hui, la voiture se présente à nous dans un bel état de conservation, preuve du sérieux du propriétaire actuel, ayant pris soin d'offrir à sa belle berlinette les entretiens qu'elle mérite. Dans les deux dernières années, la courroie de pompe à eau, les pneus et certains éléments de trains roulants ont été changés. Notre essai nous a montré une auto joueuse, et particulièrement agréable à conduire : les montées en régime sont franches, le maniement de la boîte est facile, et les trains roulants au top.

Rare dans cette teinte, et rare en version fermée, notre 328 GTB fait sans aucun doute partie des plus beaux exemplaires disponibles sur le marché !

Today, the car is presented to us in a beautiful state of preservation, proof of the seriousness of the current owner, who has taken care to give his beautiful berlinette the maintenance it deserves. In the last two years, the water pump belt, tyres and some running gear components have been changed. Our test drive revealed a playful car that's particularly pleasant to drive: revs are crisp, the gearbox is easy to handle and the running gear is top-notch.

Rare in this colour, and rare in its closed version, our 328 GTB is undoubtedly one of the finest examples available on the market!



COLLECTION DE MONSIEUR A.

17 & 18
PUIS 99 À 106



Ferrari 330 GT 2+2 Le Mans 1966 – 1965

Châssis n° 07557GT
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

120 000 - 220 000 €

« La voiture du Salon de Paris 1965 et le pace-car
du Mans 1966... pas moins ! »

“The 1965 Paris Motor Show and 1966 Le Mans
official pace-car... what else?”



Jeudi 7 octobre 1965, Parc des expositions de la Porte de Versailles, Paris. Le monde de l'automobile s'est donné rendez-vous pour inaugurer le 52^e Salon de l'Auto. Le Général de Gaulle est en visite officielle et s'attarde sur les stands des constructeurs français, à la découverte notamment des inédites Renault 16 et Peugeot 204. Si Georges Pompidou aimait les autos de sport, et ne cachait à personne posséder une Porsche 356, le « grand Charles » n'a d'yeux que pour ses Citroën DS. Et s'il passe sur le stand Ferrari, accueilli par Donald Sleator, le patron de la Franco Britannic, importateur officiel de la marque au Cheval Cabré, il jette à peine un œil aux trois >



Thursday 7 October 1965, Parc des expositions de la Porte de Versailles, Paris. The motoring world gathered to inaugurate the 52nd Motor Show. General de Gaulle, who was on an official visit, lingered on the stands of the French manufacturers, discovering in particular the previously unseen Renault 16 and Peugeot 204. While Georges Pompidou loved sports cars, and made no secret of the fact that he owned a Porsche 356, the “great Charles” only had eyes for his Citroën DS. And when he passed by the Ferrari stand, greeted by Donald Sleator, the boss of Franco Britannic, official importer of the Prancing Horse marque, he barely glanced at the three >

LA voiture du Salon de Paris 1965
LE pace-car officiel des mythiques
24 Heures du Mans 1966

Matching numbers et teinte Verde Scuro d'origine
Historique connu et documenté
Émouvante sortie de grange

THE car of the 1965 Paris Motor Show
THE official pace car of the legendary 1966
Le Mans 24 Hours

Matching numbers and original
Verde Scuro colour
Well-known and documented history
Moving barnfind

modèles présentés : 275 GTS, 275 GTB et 330 GT 2+2 Série 2. Pourtant, cette dernière, avec sa teinte Verde Scuro et son intérieur cuir beige, est d'une grande élégance. Et c'est elle la vraie nouveauté de la gamme, puisque, avec ses phares désormais simples, ses prises d'air latérales et – surtout – sa boîte 5-vitesses, elle relègue la Série 1 au rang de voiture d'occasion. A la fin du Salon, cette voiture, numéro de châssis #07557GT, va rester la propriété de la « Franco » durant un an, servant aux essais clientèles et presse.

Donald Sleator, excellent chef d'entreprise sachant jouer avec les réseaux et la communication, est par ailleurs le pilote officiel de l'Automobile Club de l'Ouest de 1955 à 1967, pilotant à chaque édition le pace-car, accompagné du directeur de course. Entre 1960 et 1967, il réussit à « placer » l'une de ses Ferrari comme pace-car officiel, et pour 1966, c'est #07557GT qui est choisie ! C'est ainsi que nous retrouvons la sublime 330 GT 2+2 Série 2 couleur *Verde Scuro*, jantes à rayons Borrani optionnelles, immatriculation 3204 RZ 75, lors de l'une des plus mythiques (si ce n'est LA plus mythique !) éditions des 24 Heures du Mans, désormais devenue légendaire avec le film hollywoodien *Le Mans 1966*. Cette 34^e édition, qui a lieu les 18 et 19 juin voit en effet se cristalliser le combat homérique entre Ford et Ferrari.

Rappelons que depuis 1958, Ferrari truste les victoires en terre mancelle, et que Ford n'a d'autre choix que de marquer enfin le coup en cette année 1966. Henry Ford II a d'ailleurs fait le déplacement en grandes pompes et a même été désigné pour abaisser le drapeau à damier et donner le départ officiel de la course. Ironie du destin, notre Ferrari 330 est passée devant lui, à quelques mètres, alors que, au bout de deux tours d'horloge, l'impensable se produit : 3 Ford GT 40 passent la ligne d'arrivée groupées, en tête. Les petites histoires et la grande histoire. Avec la Ferrari 330 GT *Verde Scuro* pace-car qui est de la partie.

Le 25 octobre 1966, un an après son immatriculation officielle en France, #07557GT est vendue à l'Ecurie Saint Christophe, domiciliée à Paris, avant de revenir dans le livre de police de la Franco Britannic le 24 octobre 1967. Peut-être pour une question de douanes ou de taxes ? Il faut quoi qu'il en soit attendre le 19 avril 1968 pour que notre 330 trouve son premier propriétaire officiel, un certain Philippe Stouff, transporteur routier domicilié Paris 16^e, qui l'achète en *leasing*. Elle aura encore deux propriétaires parisiens avant de trouver un amateur normand, et d'être immatriculée une première fois dans le Calvados en 1974. On la retrouve ensuite à vendre dans un garage de Villeneuve-sur-Lot, où un restaurateur de Biscarosse, dans les Landes, s'en porte acquéreur. >



display: 275 GTS, 275 GTB and 330 GT 2+2 Series 2. However, the latter, with its Verde Scuro colour scheme and beige leather interior, is extremely elegant. And it's the real innovation in the range, since, with its now simple headlamps, side air vents and – above all – 5-speed gearbox, it relegates the 1 Series to the status of second-hand car. At the end of the Show, this car, chassis number #07557GT, would remain the property of 'Franco' for a year, used for customer and press testing.

Donald Sleator, an excellent businessman who knew how to play with networks and communication, was also the official driver of the Automobile Club de l'Ouest from 1955 to 1967, driving the pace car at each event, accompanied by the race director. Between 1960 and 1967, he managed to 'place' one of his Ferraris as the official pace-car, and for 1966 it was #07557GT that was chosen!

And so we find the sublime 330 GT 2+2 Series 2 in Verde Scuro, with optional Borrani spoked wheels and registration 3204 RZ

*75, at one of the most legendary (if not THE most legendary!) editions of the 24 Hours of Le Mans, now made legendary by the Hollywood film *Le Mans 1966*. This 34th edition, which takes place on 18 and 19 June, sees the Homeric battle between Ford and Ferrari crystallise. Since 1958, Ferrari has won every race at Le Mans, and Ford had no choice but to make its mark in 1966. Henri Ford II made the trip in style and was even appointed to lower the chequered flag and give the official start of the race. Ironically, our Ferrari 330 passed in front of him, just a few metres away, and after two clock laps, the unthinkable happened: 3 Ford GT 40s crossed the finish line together, in the lead. With the Ferrari 330 GT Verde Scuro pace-car taking part. >*



On 25 October 1966, a year after its official registration in France, #07557GT was sold to Ecurie Saint Christophe, based in Paris, before returning to the Franco Britannic police book on 24 October 1967. Perhaps a question of customs or taxes? In any case, it wasn't until 19 April 1968 that our 330 found its first official owner, a certain Philippe Stouff, a road haulier based in the 16th arrondissement of Paris, who bought it on a leasing basis. It had two more owners in Paris before finding a Norman enthusiast and being registered for the first time in Calvados in 1974. It was then sold in a garage in Villeneuve-sur-Lot, where a restaurateur from Biscarosse in the Landes bought it. It was around this time that the car, which had suffered a slight rear-end collision, was repainted in blue-grey and fitted with bespoke rear lights. He registered the car 149 MF 40 on 20 January 1977. Very shortly afterwards, the car was taken over by Garage Mercier in Bordeaux, who sold it to Mr A on 23 May 1977 for 29,000 francs. A month later, the car, which by then had covered just over 29,000 km, was registered in his name, again in Calvados,

under number 8174 RE 14, which it still bears today. Mr A. used his Ferrari 330 for many years, unaware of its glorious past, both at the Salon de l'Auto and at Le Mans. Numerous invoices testify to the car's use until the 2000s, shortly before Mr A's passing. The car, which has since been stored in an outbuilding of the family chateau, is now presented to us in its original state, in need of restoration. Started several times a year by a family member for over 15 years, the V12 engine stopped running 4 years ago.

This classic Ferrari ticks a great many boxes in today's market and in the model's history. Its official participation in the climax of the 1966 Le Mans 24 Hours makes it undoubtedly the most desirable of the 330s. And we're offering you the once-in-a-lifetime opportunity to acquire this piece of history. Place your bids...





C'est autour de cette période que la voiture, qui a reçu un léger choc arrière, est repeinte en bleu gris, et affublée de feux arrière réalisés sur-mesure. Il la fait immatriculer 149 MF 40 le 20 janvier 1977. Très peu de temps après, la voiture est reprise par le Garage Mercier, à Bordeaux, qui la revend le 23 mai 1977 pour 29 000 Francs, à Monsieur A. Un mois plus tard, la voiture, qui totalisait alors à peine plus de 29 000 km, est immatriculée à son nom, à nouveau dans le Calvados, sous le numéro 8174 RE 14, qu'elle porte encore aujourd'hui. Monsieur A. va se servir de sa Ferrari 330 des années durant, ignorant tout de son glorieux passé, au Salon de l'Auto comme au Mans. De nombreuses factures témoignent de l'usage de l'auto jusque dans les années 2000, peu avant le décès de Monsieur A. La voiture, depuis

remise dans une dépendance du château familial, se présente à nous dans son état d'origine, à restaurer. Démarrée plusieurs fois par an par un membre de la famille pendant plus de 15 ans, le moteur V12 a cessé de tourner il y a 4 ans.

Cette Ferrari classique coche de très nombreuses cases sur le marché actuel et dans l'histoire du modèle. Sa participation officielle au climax que furent les 24 Heures du Mans 1966 en font sans aucun doute la plus désirable des 330. Et nous vous offrons l'opportunité unique dans une vie d'acquérir ce morceau d'Histoire. À vos enchères...



Mercedes-Benz 190 SL – 1959

Châssis n° 12104210950 1 773
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

40 000 - 60 000 €

« Projet de restauration, cette icône des années 1960 est dans la même famille depuis 1974 »

“Considered as a restoration project, this 1960s icon has been in the same family since 1974”



C'est le 13 avril 1974 que cette 190 SL rentre dans la collection de Monsieur A. Repérée non loin de chez lui chez le concessionnaire Mercedes-Benz de Rouen situé au 51 avenue du Mont Riboudet, la voiture est française d'origine et en bon état de fonctionnement.

Il s'agit d'un modèle de mai 1959 mis en circulation le 29 juin de cette même année. Selon nos archives et le dossier qui l'accompagne, elle restera jusqu'au 4 mai 1968 dans le Val-de-Marne sous l'immatriculation 9148 AL 94 avant d'être enregistrée en Seine-Saint-Denis jusqu'en avril 1973. C'est à ce moment précis qu'elle rejoindra un certain Marcel Vasseur à Dieppe pour une année seulement.

Après plusieurs années d'utilisation, la voiture finira par être immobilisée en juin 2017. Tous les contrôles techniques figurent au dossier et remontent jusqu'en 1995, date où elle affichait 21 456 km au compteur. La voiture a subi les affres du temps mais elle est complète et son moteur (*matching*) n'est pas bloqué. On notera par ailleurs qu'elle possède encore son hard top qui a été soudé sur la caisse, comme si la conduite au grand air n'était pas propice à la région normande !

Détail amusant, on constate dans son dossier plusieurs échanges avec le Garage de l'Etoile, spécialiste bien connu de la marque en région parisienne, dont un courrier de la main de son responsable Jean-Marie Lebaron souhaitant acquérir le modèle.

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.



En effet, les modèles antérieurs à 1960 et français d'origine ont les faveurs des amateurs.

Moins exubérante que la 300 SL mais pas moins raffinée, la 190 SL fut un immense succès commercial. Son haut degré de raffinement et son aisance de conduite participèrent aux ventes record, notamment aux États-Unis. Entre 1955 et 1963, un peu moins de 26 000 exemplaires furent produits. La 190 SL reste à ce jour une voiture recherchée, pour ses lignes, sa fiabilité et son comportement sûr.

This 190 SL joined Mr A's collection on 13 April 1974. Spotted not far from his home at the Mercedes-Benz dealership in Rouen, located at 51 avenue du Mont Riboudet, the car was delivered new in France and in good working order at the time.

It is a May 1959 model, put on the road on 29 June of that year. According to our archives and the accompanying file, it remained in the Val-de-Marne until 4 May 1968 under registration number 9148 AL 94, before being registered in Seine-Saint-Denis until April 1973. It was at this point that it joined a certain Marcel Vasseur in Dieppe for just one year.

After several years of use, the car was finally immobilised in June 2017. All the technical inspections are on file and date back to 1995, when the car covered 21,456 km. The car has suffered the ravages of time, but it is complete, and its engine (matching) is not blocked. It still has its hard top, which has been welded to the body, as if driving in the open air wasn't suitable for the Normandy region!

An intriguing detail is that the file contains several exchanges with Garage de l'Etoile, a well-known specialist for the brand in the Paris region, including a letter from its manager Jean-Marie Lebaron, who wanted to buy the model. Indeed, pre-1960 models that are originally French are favoured by enthusiasts.

Less exuberant than the 300 SL but no less refined, the 190 SL was a huge commercial success. Its high degree of refinement and ease of driving contributed to record sales, particularly in the United States. Between 1955 and 1963, just under 26,000 examples were produced. To this day, the 190 SL remains a sought-after car, for its lines, reliability and safe handling.



19

Jaguar Type E Roadster – 1963

Châssis n° 879994
Carte grise française de collection
French historic registration title

80 000 - 100 000 €

« Vendue neuve en France, même propriétaire depuis 1981! »

“Sold new in France, same owner since 1981”



Présentée à Genève en 1961, la Type E connaît un succès immédiat et sera très vite élue « plus belle voiture du monde ». Outre sa superbe ligne dessinée par Malcolm Sayer, ce sont ses performances exceptionnelles qui en feront une nouvelle référence en matière de sportivité. Disponible en coupé et roadster, elle est d'abord commercialisée avec un 6-cylindres 3.8 l, puis recevra en 1964 un moteur 4.2 l développant 265 ch. Vendue neuve en France par l'importateur Royal-Elysées, notre Type E est acquise par son actuel propriétaire en 1981. Elle se présente aujourd'hui dans un état satisfaisant. Sa carrosserie a été repeinte en 2000, la peinture est bien tendue et présente un bel aspect, quelques éclats et défauts sont néanmoins à signaler.

Son habitacle se présente dans son jus, les sièges baquets possèdent une belle patine ; les moquettes, contreportes et le tableau de bord ont été restaurés par le passé, tout comme la capote qui a été remplacée en 2000.

À l'origine équipée d'un 3.8 l, on retrouve sous le capot un 6 cylindres 4.2 l associé à une boîte de vitesse manuelle. Notre roadster a bénéficié d'une importante révision en 2020 pour plus de 4 700 €, seulement 400 km ont été parcourus depuis.

Le moteur démarre bien et tourne rond, notre essai routier a démontré une défaillance de l'embrayage qui patine lors d'une accélération franche. On notera que le dernier contrôle technique passé en février est en contre-visite. Présentée à une estimation attractive, cette Type E française constitue une opportunité intéressante.

Presented at Geneva in 1961, the E-Type was an immediate success and was soon voted 'most beautiful car in the world'. In addition to its superb lines, designed by Malcolm Sayer, it was its exceptional performance that set a new benchmark for sportiness. Available as a coupé and a roadster, it was initially marketed with a 6-cylinder 3.8-litre engine, before receiving a 4.2-litre engine developing 265 hp in 1964.

Sold new in France by importer Royal-Elysées, our E-Type was acquired by its current owner in 1981. Today, it is in satisfactory condition. The bodywork was repainted in 2000, and the paintwork is tight and looks good, although there are a few chips and blemishes.

The interior is in used condition, with bucket seats that have a nice patina; the carpets, door panels and dashboard have all been restored in the past, as has the soft top, which was replaced in 2000.

Originally fitted with a 3.8-litre engine, it is now fitted with a 4.2-litre 6-cylinder engine and manual gearbox. Our roadster underwent a major overhaul in 2020 at a cost of more than €4,700, and has covered just 400 km since then.

The engine starts well and runs smoothly, but our road test showed that the clutch slips under hard acceleration. It's worth noting that the vehicle's last MOT, in February, showed failures. Offered at an attractive price, this French E-Type is an interesting opportunity.

20

Jaguar Type E Série 2 Coupé – 1970

Châssis n° 1R 27597
Carte grise française
French registration title
55 000 - 75 000 €

« Rare dans cet état, avec une estimation très attractive ! »

“Rare in this condition, with a very attractive estimate!”



La Jaguar Type E est lancée en 1961 avec la Série 1, élevée au rang d'icône pour son design révolutionnaire et ses performances exceptionnelles ! Le succès est immédiat, notamment aux États-Unis, et en 1968, une Série 2 est introduite pour répondre aux exigences de ce marché. Des changements, notamment au niveau des phares, du système de refroidissement, et de la mécanique, sont effectués pour respecter les nouvelles normes de sécurité et de pollution.

Notre exemplaire fut livré neuf le 20 février 1970 à Donald Carson, de Sunnyvale en Californie, comme l'atteste la copie de son carnet de garantie. C'est en 1991 que la voiture est pour la première fois immatriculée en France, à Dieppe plus précisément, avant d'intégrer en 1998 la collection du propriétaire actuel.

Aujourd'hui, la voiture est encore en bel état général : sa carrosserie, probablement repeinte juste avant l'achat, est encore belle, et sa sellerie présente une patine intéressante. En 2022, le remplacement des planchers, alors corrodés, fut effectué par les spécialistes de l'Espace Century. Son fonctionnement est lui aussi très satisfaisant, grâce à l'entretien méticuleux et régulier que son propriétaire lui a offert depuis son achat (l'ensemble est documenté dans le dossier, disponible sur demande). Dans les dernières années, d'importants travaux ont par exemple été faits au niveau du système d'embrayage, des freins, de l'échappement et de la carburation.

Voici l'opportunité d'ajouter à votre collection une Type E Coupé en très bon état tant de fonctionnement et de présentation, pour une fraction du prix des versions Série 1 3.8 !

The Jaguar E-Type was launched in 1961 with the Series 1, elevated to iconic status for its revolutionary design and exceptional performance! It was an immediate success, particularly in the United States, and in 1968 a Series 2 was introduced to meet the demands of that market. Changes were made to the headlamps, cooling system and powertrain to comply with the new safety and pollution standards.

Our example was delivered new on 20 February 1970 to Donald Carson in Sunnyvale, California, as the copy of its warranty booklet attests. It was in 1991 that the car was first registered in France, in Dieppe to be precise, before joining the current owner's collection in 1998.

Today, the car is still in good condition: the bodywork, probably repainted just before purchase, is still beautiful, and the upholstery has an interesting patina. In 2022, the corroded floors were replaced by the specialists at Espace Century. The car is also running very satisfactorily, thanks to the meticulous and regular maintenance that its owner has provided since its purchase (all of which is documented in the file, available on request). In recent years, major work has been carried out on the clutch system, brakes, exhaust and carburettor.

Here's your chance to add a Type E Coupé to your collection in very good condition, both in terms of operation and presentation, for a fraction of the price of the Series 1 3.8 versions!

Jaguar XK 120 Open Two Seater – 1951

Chassis n° 671566
Carte grise française de collection
French historic registration title

80 000 - 120 000 €

« Le Roadster anglais le plus élégant... »
“The most elegant British Roadster...”



Le salon d'Earls Court 1948 voit la présentation de la dernière-née de la firme Jaguar, réalisée en toute hâte pour pallier l'absence de la future Mk VII... Le résultat est bluffant : le nouveau 6-cylindres appelé XK est habillé d'une carrosserie à la ligne profilée et sportive, d'une élégance rare, et frappante de modernité pour la fin des années 1940.

La nouvelle née se prénomme XK 120 (pour 120 mph, 193 km/h), et rencontre un succès immédiat, notamment aux États-Unis. Initialement prévue comme une auto de petite production, c'est en fait un modèle pilier qui restera pendant plus de 10 ans au catalogue, et qui glanera certains des plus beaux succès sportifs de la firme anglaise.

Notre exemplaire fut, comme la grande majorité de la production, vendu neuf aux États-Unis par l'importateur Max Hoffman, ici dans la combinaison de couleur la plus élégante : noir sur intérieur rouge et biscuit. Information capitale, le certificat Jaguar Heritage nous confirme également que le moteur et la boîte de vitesses Moss sont bien ceux d'origine.

Au milieu des années 1990, un important collectionneur français se porte acquéreur de cette somptueuse anglaise. Il ne s'en séparera qu'en 2021, après avoir fait plusieurs milliers de kilomètres à son volant, en offrant quelques améliorations bienvenues sur ce modèle : ventilateur additionnel, culasse sans plomb, amortisseur de direction... >

The 1948 Earls Court Motor Show saw the presentation of Jaguar's latest model, hastily produced to make up for the absence of the future Mk VII. The result was stunning: the new 6-cylinder XK was clad in a body with streamlined, sporty lines, a rare elegance and striking modernity for the late 1940s.

The newcomer was called the XK 120 (for 120 mph, 193 km/h), and was an immediate success, particularly in the United States. Initially intended as a small production car, it was in fact a mainstay model that remained in the catalogue for more than 10 years, winning some of the British firm's greatest sporting successes.

Like the vast majority of the cars produced, our example was sold new in the United States by importer Max Hoffman, here in the most elegant colour combination: black on a red and biscuit interior. Crucially, the Jaguar Heritage certificate also confirms that the Moss engine and gearbox are the original ones.

In the mid-1990s, a major French collector acquired this sumptuous English car. He didn't part with it until 2021, after having driven it for several thousand kilometres, and made a number of welcome improvements to the model, including an additional fan, a lead-free cylinder head and a steering damper. >



Amateurs du genre, les XK 120 OTS aussi beaux se font rares, ne manquez pas l'occasion de rouler avec l'un des 6-cylindres les plus mythiques de tous !

Fans of the genre are in short supply of such beautiful XK 120 OTSs, so don't miss the chance to drive one.



Adler Trumpf Junior Sport Roadster – 1935

Châssis n° 91339
Carte grise française de collection
French historic registration title
35 000 - 45 000 €

« Un Roadster d'avant-guerre rare,
élégant à l'histoire captivante ! »

*"A rare and elegant pre-war roadster
with a captivating history!"*



Heinrich Kleyer, un ingénieur allemand, fonde en 1880 une entreprise produisant des bicyclettes. En 5 ans, la petite manufacture de Francfort se transforme en grande entreprise, et se rebaptise « Adler » (aigle en allemand). Concurrent direct de BMW et d'Opel à l'époque, Adler produira une myriade d'autos, de motos, de machines à écrire et de camions, avant de mourir quelques années après la Seconde Guerre mondiale, disparaissant dans le giron de Volkswagen.

En 1932, Kleyer conçoit la Trumpf, un modèle grand public à petite cylindrée, destiné à motoriser la population allemande pour un tarif abordable. Deux motorisations sont d'abord proposées, avant l'arrivée deux ans plus tard de la version Junior, et de

son petit 4-cylindres de 1 l ! Déclinée en plusieurs carrosseries ouvertes et fermées, la palme de l'élégance reviendra tout de même à cette somptueuse version Sport Roadster, intégralement en aluminium et qui ne sera produite qu'à 250 exemplaires. Le sommet de la marque Adler sera d'ailleurs atteint grâce à cette auto, et à son résultat plus qu'admirable aux 24 Heures du Mans 1937, en arrivant 15^e à l'indice de performance !

L'historique de l'exemplaire que nous présentons dans ces pages remonte jusqu'en 1946, année au cours de laquelle elle sera immatriculée en France pour la première fois ! Notre collectionneur achète cette auto en 1999 à Mr Beaurin, de Seine-Maritime, qui l'avait lui-même achetée en 1964 à Argenteuil étant étudiant ! >

In 1880, Heinrich Kleyer, a German engineer, founded a company producing bicycles. Within 5 years, the small Frankfurt factory was transformed into a large company, and renamed 'Adler' (eagle in German). A direct competitor of BMW and Opel at the time, Adler produced a myriad of cars, motorbikes, typewriters and trucks, before dying a few years after the Second World War, disappearing into the Volkswagen fold.

In 1932, Kleyer designed the Trumpf, a small-displacement mass-market model intended to provide affordable motoring for the German population. Two engines were initially offered, before the arrival two years later of the Junior version, with its small 1-litre 4-cylinder engine! Available in a range of open and

closed body styles, the prize for elegance will go to the sumptuous Sport Roadster version, made entirely of aluminium, of which only 250 will be produced. The Adler brand would reach the pinnacle of its fame with this car, and with its more than admirable result at the 1937 Le Mans 24 Hours, finishing 15th in the performance index!

The story of the car we present here goes back to 1946, the year in which it was first registered in France! Our collector bought this car in 1999 from Mr Beaurin, from Seine-Maritime, who had himself bought it in 1964 in Argenteuil as a student! According to the archives of the Vienne prefecture, the car had previously been registered on the 19th of May 1946 as '939 BG 86'. >



D'après les archives de la préfecture de la Vienne, la voiture avait auparavant été immatriculée le 19 mai 1946 « 939 BG 86 ». Aujourd'hui, la voiture porte fièrement une somptueuse patine, accumulée grâce aux quelques 25 ans qui nous séparent de sa dernière restauration. Son 4-cylindre, repris intégralement en 1999 (photos dans le dossier), fonctionne bien et s'avère bien plus plaisant qu'imaginé grâce à cette carrosserie intégralement en aluminium !
Collectionneurs d'avant-guerre à part, voici une auto méconnue à la ligne pure et à l'histoire touchante !

*Today, the car proudly sports a sumptuous patina, accumulated over the 25 years since its last restoration. Its 4-cylinder engine, completely rebuilt in 1999 (photos in the file), works well and is much more pleasant than imagined, thanks to the bodywork made entirely of aluminium!
Rare pre-war collectors, here is a little-known car with pure lines and a touching history!*



23

Abarth 750 Sestriere Zagato – 1960

Châssis n° 756 808
Carte grise française de collection
French historic registration title
75 000 - 95 000 €

« Une berlinette Zagato rarissime
et éligible au Tour Auto ! »

“A rare Zagato berlinetta eligible for the Tour Auto!”



Au milieu des années 1950, Carlo Abarth, le célèbre sorcier italien, jette son dévolu sur la toute nouvelle Fiat 600. Avec quatre gros pistons Borgo et un réalésage pour atteindre 747 cm³, une pipe d'admission maison pour boulonner un carburateur Weber de 32, un filtre à air *competizione* et une *marmita* sur-mesure, la Fiat 600 Gran Turismo *derivazione* Abarth ne tarde pas à faire parler la poudre et à semer la terreur en compétition en classe 750... comme sur route !

C'est au Salon de Turin 1956 que Carlo Abarth présentera son élégante berlinette en version à carrosserie Zagato. Cette première version, baptisée 750 GT, se singularise par la célèbre double-bulle de toit chère à Zagato, et apporte ses lettres de

noblesse au modèle, avec de nombreux succès en compétition. Avec 44 ch et 535 kg sur la balance, le petit scorpion tout d'aluminium est propulsé en effet ses occupants à 160 km/h compteur. En 1959 et 1960, pour clôturer la série, vingt-cinq voitures sortent des ateliers Abarth et Zagato, avec des caisses acier et des ouvrants aluminium. Baptisées Sestriere, elles se caractérisent par un toit « plat » et deux énormes écopes sur le capot arrière : ce sont les plus rares de la lignée.

Notre exemplaire fut vraisemblablement vendu neuf aux USA, puisqu'il fut retrouvé en Californie au début des années 2000 par un amateur britannique qui le fit partiellement restaurer. >

In the mid-1950s, Carlo Abarth, the famous Italian wizard, set his sights on the brand new Fiat 600. With four big Borgo pistons and a re-bore to reach 747 cc, a home-made intake pipe to bolt on a Weber 32 carburettor, a competizione air filter and a custom-made marmita, the Fiat 600 Gran Turismo derivazione Abarth wasted no time in making its mark and wreaking havoc in 750 class competition... and on the road!

Carlo Abarth presented a Zagato body version of his elegant saloon car at the 1956 Turin Motor Show. This first version, called the 750 GT, featured Zagato's famous double-bubble roof, and gave the model its letters of nobility, with numerous successes in competition. With 44 hp and 535 kg on the scales, the little

all-aluminium scorpion propelled its occupants to 160 km/h on the clock. In 1959 and 1960, to complete the series, twenty-five cars were produced by Abarth and Zagato, with steel bodies and aluminium doors. Called Sestriere, they featured a "flat" roof and two enormous scoops on the rear bonnet: they were the rarest of the line.

Our example was probably sold new in the USA, as it was found in California in the early 2000s by a British enthusiast who had it partially restored. The base, which was sound and complete, was dismantled and initial bodywork was carried out, in particular on the aluminium doors. >





La base, saine et complète, fut démontée et un premier travail de carrosserie, portant notamment sur les ouvrants en aluminium fut entrepris. Son précédent propriétaire la racheta en l'état, en 2014, et entreprit une restauration concours chez le réputé *Arnold Classic*: les photos qui accompagnent le dossier de la voiture témoignent d'un travail d'une qualité rare. À peine terminée, la voiture sera expédiée en Italie, chez Abarth, pour certification.

Les experts du département Classiche ne pourront que valider la qualité de la restauration et le soin apporté aux détails. Il est vrai que l'essai que nous avons fait de cette attachante Abarth s'est révélé surprenant: l'auto est performante, mais – surtout – les commandes et les réactions confirment une restauration « à neuf ».

C'est sans aucun doute l'une des plus belles Abarth 750 disponibles à la vente. Une auto qui ne demande qu'à prendre la route, et briller pourquoi pas à nouveau en compétition historique, notamment au Tour Auto, où elle est éligible. Le moteur *matching* de la voiture, également refait à neuf, et installé dans un cadre sur-mesure, sera à récupérer auprès du vendeur après la vente.

The previous owner bought the car as is in 2014, and undertook a competitive restoration at the renowned Arnold Classic: the photos accompanying the car's file bear witness to work of a rare quality. Barely finished, the car will be sent to Abarth in Italy for certification.

The experts in the Classiche department will be able to confirm the quality of the restoration and the attention to detail. It's true that our test drive of this endearing Abarth proved surprising: the car performs well, but - above all - the controls and reactions confirm that the restoration was 'as new'.

This is undoubtedly one of the finest Abarth 750s available for sale. It's a car that's just waiting to hit the road, and why not shine again in historic competition, in particular the Tour Auto, where it's eligible. The car's matching engine, also refurbished and installed in a bespoke frame, will be available from the vendor after the sale.



Autobianchi A112 Abarth – 1984

Châssis n° ZAA112B0001459654
 Carte grise française
 French registration title
 20 000 - 30 000€

« Sans aucun doute la plus préparée et optimisée
 des Abarth pour plus de 33 000 € ! »

“Without doubt the most optimised Abarth
 for over €33,000!”



L'un des succès de la deuxième moitié des années 1950 en Italie s'appelle la Fiat 500, symbole de la *Dolce Vita*. La mode des petites citadines est en pleine expansion, quand en 1969, Autobianchi présente son premier modèle de grande production, l'A112, destinée à concurrencer l'Austin Mini en Italie. Dès ses premiers tours de roues, elle sera l'objet des recherches d'amélioration de la part du responsable de la branche compétition de Fiat, Carlo Abarth.

Eligible au Tour Auto, au Rallye Monte-Carlo Historique, Tour de Corse ou encore au Neige et Glace, c'est dans cette optique que cette A112 Abarth a été préparée avec le plus grand soin par un équipage déjà vainqueur au Tour Auto à cinq reprises en

régularité. Esthétiquement la réalisation est parfaite, sans rien négliger sur la partie mécanique.

Préparée sans concession et sans limite de coût, plus de 33 900€ ont été investis dans sa préparation, avec notamment un moteur refait par le Garage des 3 moulins à Antibes. Performante, fiable et endurante, cette A112 avait été préparée pour le Tour Auto 2018, année où les marques italiennes disparues étaient mises à l'honneur. Alignée ensuite sur le Tour de Corse la même année, elle terminera troisième de sa moyenne !

Vendue avec son passeport FIA pour véhicule de régularité historique délivré le 22 mars 2018, son moteur a été intégralement refait et optimisé avec un nouvel arbre à came Gr. 1,

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.



bielles, pistons, soupapes et roulements pour en améliorer les performances. Boîte de vitesses, faisceau électrique, mais aussi les trains roulants et les freins ont été refaits avec des suspensions optimisées.

Esthétiquement, la carrosserie a été intégralement refaite et repeinte dans sa teinte d'origine Rosso Corsa et la caisse a été renforcée par un arceau OMP. Reconditionnée après le Tour de Corse par l'atelier d'Eric Helary non loin de Toulouse, l'ensemble respire la qualité et n'attend qu'à reprendre le départ d'une épreuve du calendrier historique.

One of the success stories of the second half of the 1950s in Italy was the Fiat 500, symbol of the *Dolce Vita*. The small city car craze was in full swing when, in 1969, Autobianchi presented its first mass-produced model, the A112, designed to compete with the Austin Mini in Italy. From the moment it took off, Carlo Abarth, head of Fiat's racing division, looked for further improvements.

Eligible for the Tour Auto, Rallye Monte-Carlo Historique, Tour de Corse and Neige et Glace, this A112 Abarth was prepared with the utmost care by a team that had already won the Tour

Auto five times in regularity. Aesthetically, the result is perfect, without neglecting the mechanical aspects.

More than €33,900 was invested in its preparation, including an engine rebuilt by Garage des 3 Moulins in Antibes. High-performance, reliable and hard-wearing, this A112 was prepared for the 2018 Tour Auto, a year in which Italian marques that have disappeared were given pride of place. It then competed in the Tour of Corsica the same year, finishing third in its average class!

Sold with its FIA passport for historic regularity vehicles issued on 22 March 2018, its engine has been completely rebuilt and optimised with a new Gr. 1 camshaft, connecting rods, pistons, valves and bearings to improve performance. The gearbox, wiring harness, running gear and brakes have also been overhauled, with optimised suspension.

Aesthetically, the bodywork has been completely redone and repainted in its original Rosso Corsa colour, and the body has been reinforced with an OMP roll bar. Reconditioned after the Tour of Corsica by Eric Helary's workshop not far from Toulouse, the whole thing exudes quality and is just waiting to take the start of another race on the historic calendar.



25

Pygmée MDB 16 Formule 2 – 1971

Châssis n° MDB16-171
Véhicule de compétition non immatriculé
Competition vehicle sold without registration

50 000 - 70 000 €

« Un petit constructeur français à l'assaut
des grandes écuries internationales »
"A small French manufacturer takes on the big
international teams"



Fondée à Annecy par Marius Dal Bo au milieu des années 1960, la marque Pygmée reconnaissable à son logo orné d'un hippocampe est spécialisée dans la fabrication de monoplaces. Ce petit constructeur artisanal fabriquera des formules pilotées par 7 pilotes de F1 dont notamment Jean-Pierre Beltoise, Patrick Depailler ou encore Jean-Pierre Jabouille. Commencé par la Formule 3 en 1965, la première Formule 2 apparaît dès 1969. Rattrapé par la dure réalité économique de la compétition automobile, l'aventure s'arrêtera en 1973.

Conçue pour la saison 1971, la MDB 16 est basée sur la coque de la MDB 15 de 1970, le jeune ingénieur suisse Jean-Louis Burgnard réalise un nouveau châssis et propose une nouvelle

architecture pour les suspensions. La réglementation moteur 1600 cc étant toujours en vigueur la MDB 16 conserve le 4 cylindres Ford Cosworth FVA à injection Lucas développant 240 ch associé à une boîte Hewland FT 200.

2 châssis seront fabriqués et seront inscrits à 10 épreuves du championnat. Des problèmes de chauffe moteur en début de saison vont contraindre l'écurie à modifier la carrosserie en plaçant le radiateur à l'avant. Le meilleur résultat fut obtenu par Jean-Pierre Beltoise sur le châssis 271 lors du Grand Prix de Rouen, il termina à la 3^e place derrière Peterson et Lauda.

Au cours de la saison 1971, notre châssis 171 aura été successivement piloté par Patrick Dal Bo, le fils de Marius, Helmut Marko >

Founded in Annecy by Marius Dal Bo in the mid-1960s, the Pygmée brand, recognisable by its seahorse logo, specialises in the manufacture of single-seaters. This small, traditional manufacturer built formulas driven by 7 F1 drivers, including Jean-Pierre Beltoise, Patrick Depailler and Jean-Pierre Jabouille. Starting with Formula 3 in 1965, the first Formula 2 appeared in 1969. Caught up by the harsh economic reality of motor racing, the adventure came to an end in 1973.

Designed for the 1971 season, the MDB 16 was based on the hull of the 1970 MDB 15. The young Swiss engineer Jean-Louis Burgnard designed a new chassis and proposed a new suspension architecture. As the 1,600 cc engine was still subject to

regulations, the MDB 16 retained the Ford Cosworth FVA 4-cylinder engine with Lucas injection and a Hewland FT 200 gearbox.

2 chassis were built and entered in 10 championship events. Problems with engine overheating at the start of the season forced the team to modify the bodywork by moving the radiator to the front. The best result was achieved by Jean-Pierre Beltoise in chassis 271 at the Rouen Grand Prix, where he finished 3rd behind Peterson and Lauda.

During the 1971 season, our chassis 171 was successively driven by Patrick Dal Bo, son of Marius, Helmut Marko and Jimmy Miesusset. In 1972, it took part in the French Mountain Championship driven by Richard Daniel, who won the Murs >



et Jimmy Miesusset. Dès 1972 elle participe au Championnat de France de la montagne pilotée par Richard Daniel qui gagnera notamment les courses de Murs et Bellegarde, il terminera 7^e du championnat. Elle renouvelle sa participation en 1973 avec Daniel Gache qui gagnera l'épreuve de Cagnotte. On la retrouve à la fin des années 1970 avec Daniel Boccard à son volant.

Son actuel propriétaire en fait l'acquisition en 2005, elle a depuis bénéficié d'une magnifique restauration, plus de 100 000 € ont été investis en 15 ans, elle se présente aujourd'hui en excellent état tant cosmétique que mécanique. Accompagnée d'un passeport FFSA et d'un PTH valide en circuit et course de côte, cette superbe monoplace est prête à reprendre du service !

and Bellegarde races, finishing 7th in the championship. It took part again in 1973 with Daniel Gache, who won the Cagnotte race. It was back again at the end of the 1970s with Daniel Boccard at the wheel.

Its current owner acquired it in 2005, and since then it has benefited from a magnificent restoration, with more than €100,000 invested over 15 years. Today, it is in excellent condition, both cosmetically and mechanically. Accompanied by an FFSA passport and a HTP valid for circuit and hill climb racing, this superb single-seater is ready to get back into action!



26

Alpine A 110 1100 FASA – 1970

Châssis n° B00449
Carte grise française de collection
French historic registration title

55 000 - 65 000 €

« Patine inimitable et fonctionnement optimal »
“Inimitable patina and optimal performance”



Au moment de la sortie de la Berlinette Alpine A110 en 1963, Jean Rédélé envisage d'élargir la production de ses modèles par le biais de l'exportation. Dans ce sens, il crée la structure «Alpine Engineering» à Genève, en Suisse, chargée de négocier les contrats de fabrication sous licence à l'étranger. Le premier pays à se lancer est le Brésil, où 1 500 Alpine sont produites jusqu'en 1966 par Willys Overland do Brazil à Sao Polo, sous le nom d'Interlagos. La plus importante production sera réalisée en Espagne, où 1 904 voitures seront construites par FASA de 1963 à 1978 dans l'usine de Valladolid.

L'exemplaire ici présenté fut mis en circulation le 2 avril 1970 en Espagne sous le numéro d'immatriculation B-774941. La voiture

a appartenu à un seul propriétaire à côté de Girona, une ville proche de Barcelone et l'auto possède le moteur n°00450. Elle restera au sein d'une même famille jusqu'en 2020.

Aujourd'hui la petite Alpine est en très bon état général et est complètement d'origine, jamais cursifiée ou modifiée. La peinture semble être celle d'origine et présente une magnifique patine avec quelques craquelures. Le compteur affiche 26.000 km et serait, d'après ses anciens propriétaires, le kilométrage d'origine. Les anciens documents de circulation espagnols sont à disposition dans le dossier. >

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.

When the Alpine A110 Berlinetta was launched in 1963, Jean Rédélé planned to expand production of his models through exports. To this end, he set up Alpine Engineering in Geneva, Switzerland, to negotiate manufacturing contracts under licence abroad. The first country to take the plunge was Brazil, where 1,500 Alpines were produced until 1966 by Willys Overland do Brazil in Sao Polo, under the name Interlagos. The largest production run was in Spain, where 1,904 cars were built by FASA between 1963 and 1978 at the Valladolid plant.

The car shown here was registered in Spain on 2 April 1970 under number B-774941. The car belonged to a single owner near Girona, a town close to Barcelona, and the engine number is 00450. It will remain in the same family until 2020.

Today, the little Alpine is in very good condition and is completely original, never run or modified. The paintwork appears to be original and has a magnificent patina with a few cracks. The odometer shows 26,000 km and is, according to its former owners, the original mileage. The old Spanish registration documents are available in the file.

The car is in excellent working order and recent work has been carried out since it joined a French collection in 2020, notably on the brakes and tyres, as well as on the upholstery. An overhaul has just been carried out before the car goes on sale. >



L'état de fonctionnement est optimal et des frais récents ont été faits depuis que la voiture a rejoint une collection française en 2020, notamment les freins, les pneus et un travail de réparation de la sellerie également. Une révision vient d'être faite avant la mise en vente.

Rares sont sur le marché les Alpine dans un état d'origine aussi remarquable. Cette voiture comblera de joie l'amateur en quête d'authenticité avec un historique limpide et elle est prête à prendre la route comme notre essai nous le confirmera.

Rare are the Alpines on the market in such remarkable original condition. This car will delight enthusiasts looking for authenticity with a clear history, and it's ready to take to the road, as our test drive will confirm.



Renault 5 Turbo 2 – 1983

Châssis n° VF1822000E0000169
Carte grise française de collection

French historic registration title

90 000 - 110 000 €

« Mythe absolu des années 1980 devenu
un véritable collector »

*“Absolute myth of the 1980s, now a true
collector’s item”*



La Renault R5 Turbo est dévoilée au salon de l'automobile de Bruxelles en 1980. Elle s'inscrit dans l'idée de développer des dérivés des automobiles de série, destinées à courir en rallyes et compétition de Gr. 3 puis B. Sa motorisation est celle de la R5 Alpine avec un turbo Garrett T3 lui permettant de développer 160 ch tout en limitant la prise de poids par rapport au modèle de base.

Dès 1982, la Turbo 2 est présentée au mondial de l'Automobile de Paris, avec essentiellement des évolutions esthétiques tenant à des impératifs économiques et afin de proposer plus de personnalisation aux clients. Les performances sont toujours au rendez-vous et se vérifieront en compétitions aussi bien nationales qu'internationales. Mais du fait d'un prix élevé et d'un comportement exigeant, la voiture

ne sera finalement produite que jusqu'en 1985, faisant ainsi de la R5 turbo 2, avec moins de 3 200 exemplaires produits, un modèle assez faiblement diffusé et surtout de plus en plus rare sur nos routes compte tenu du faible nombre de voitures ayant survécu au trop-plein d'optimisme de certains.

Mise en circulation le 29 septembre 1983, notre Turbo 2 a passé la majeure partie de sa vie dans le quart sud-est de la France. Son actuel propriétaire en prend possession en 2016 alors qu'elle se trouvait dans les Hautes-Alpes.

De couleur blanche avec pare-chocs et autocollants noirs, notre R5 Turbo 2 se présente dans une livrée à la fois chic et sportive. Sa carrosserie a été repeinte par le passé dans sa teinte >

The Renault R5 Turbo was unveiled at the Brussels Motor Show in 1980. The idea was to develop derivatives of production cars, designed to compete in Group 3 and then Group B rallies and competitions. It was powered by the same engine as the R5 Alpine, with a Garrett T3 turbocharger giving it 160 hp while limiting the weight gain compared with the basic model.

In 1982, the Turbo 2 was presented at the Paris Motor Show, with mainly cosmetic changes to meet economic imperatives and to offer customers greater customisation. The car's performance was as good as ever, and it proved its worth in both national and international competitions. But because of its high price and demanding behaviour, the car was only produced until

1985, making the R5 turbo 2, with less than 3,200 examples produced, a model that was not widely distributed and, above all, increasingly rare on our roads, given the small number of cars that survived the over-optimism of some.

Launched on 29 September 1983, our Turbo 2 spent most of its life in the south-east quarter of France. Its current owner took possession of it in 2016 while it was in the Hautes-Alpes.

White with black bumpers and decals, our R5 Turbo 2 comes in a livery that's both chic and sporty. The body has been repainted in the past in its original Gardenia white colour, and is now presented in used condition. The interior features the legendary sand-coloured corduroy upholstery and matching carpets, >



d'origine Blanc Gardenia et se présente aujourd'hui dans son jus. Dans l'habitacle, on retrouve la mythique sellerie en velours côtelé sable associée à des moquettes assorties, l'ensemble entièrement d'origine se présente en bel état de conservation, on notera la présence d'un autoradio d'époque. Seul le ciel de toit a été personnalisé par le passé.

Affichant seulement 72 500 km au compteur, notre exemplaire a été régulièrement entretenu ces dernières années. Son essai routier a démontré une auto saine et bien équilibrée, on notera qu'elle a bénéficié d'une révision avant la vente. Icône des années 1980, cette machine à sensations vous apportera un dépassement total et un plaisir garanti à chaque sortie.

all of which are original and well-preserved, including a period radio. Only the roof lining has been customised in the past.

With only 72,500 km on the odometer, our car has been regularly serviced in recent years. Its road test showed it to be a healthy, well-balanced car, and it should be noted that it was serviced before being sold. An icon of the 1980s, this sensational machine will provide you with a complete change of scenery and guaranteed pleasure on every outing.



28

Porsche 914-6 – 1972

Châssis n° 9142430144
Carte grise française
French registration title
80 000 - 120 000 €

« Vendue neuve à Paris, 2^e main, matching numbers, iconique livrée Signal Orange »
“Sold new in Paris, 2nd hand, matching numbers, iconic orange signal livery”



La Porsche 914 est le fruit d'une collaboration entre Porsche et Volkswagen qui vit le jour à la fin des années 1960. Porsche espère ainsi dynamiser ses ventes avec une alternative plus abordable mais également produire une voiture d'un genre nouveau fondé sur le principe de sa 904 de course. Les deux fabricants s'entendent donc sur un roadster 2-places doté d'un moteur central en position arrière pour que la voiture soit performante et innovante.

Cette voiture au design unique est dotée de phares escamotables et d'un toit amovible caractéristique du modèle, qui se loge dans le compartiment de coffre arrière. Elle est disponible en 4 et 6-cylindres proposant des puissances allant de 80 à 110 ch.

Le modèle connaît un bon succès aux Etats-Unis mais peine à convaincre en Europe. La 914-6 équipée du 6-cylindres fut produite à seulement 3 333 exemplaires, elle est aujourd'hui la version la plus recherchée par les collectionneurs.

Livrée neuve par Sonauto à un docteur parisien le 10 mai 1972, notre 914 change de main le 13 août 1992 et serait donc une 2^e main, on notera qu'elle porte toujours son immatriculation d'origine 641 YF 75. La plaque de la concession de Levallois est encore présente sur la voiture, elle est également accompagnée de la carte Sonauto au nom du premier propriétaire, de son carnet d'entretien et des manuels d'utilisation dans la pochette d'origine. Son compteur affiche aujourd'hui 96 400 km ce qui selon le carnet d'entretien correspondrait à son kilométrage d'origine. >

The Porsche 914 is the result of a collaboration between Porsche and Volkswagen that began in the late 1960s. Porsche hoped to boost its sales with a more affordable alternative, but also to produce a new kind of car based on the principle of its 904 racing car. The two manufacturers agreed on a two-seater roadster with a rear-mounted mid-engine for a high-performance, innovative car.

The uniquely designed car features retractable headlamps and the model's distinctive removable roof, which fits into the rear boot compartment. It is available in 4- and 6-cylinder versions, with power ratings ranging from 80 to 110 hp. The model was a great success in the United States, but struggled to make an impact in Europe. Only 3,333 examples of the 6-cylinder 914-6

were produced, making it the most sought-after version among collectors.

Delivered new by Sonauto to a Parisian doctor on 10 May 1972, our 914 changed hands on 13 August 1992 and is therefore a 2nd hand, although it still bears its original registration number 641 YF 75. The plate of the Levallois dealership is still present on the car, and it is also accompanied by the Sonauto card in the name of the first owner, its service book and the user manuals in the original pocket. The odometer now reads 96,400 km, which, according to the service booklet, is the car's original mileage. >

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.



Cette belle 914 a bénéficié d'une restauration complète il y a plusieurs années, ainsi elle a été entièrement démontée afin de recevoir une nouvelle peinture *Signal Orange* qui se présente aujourd'hui en bon état général. L'habitacle a lui aussi été entièrement restauré et se trouve en très bon état.

Sous le capot on retrouve son moteur d'origine, un flat-6 2.0 l type 901/38 développant 110 ch. L'ensemble mécanique moteur et boîte de vitesses a bénéficié d'une réfection complète en 2020 pour plus de 21 000€. Notre exemplaire à l'historique exceptionnel ne manque pas d'arguments, il est certain qu'il saura convaincre les amateurs du modèle.

This beautiful 914 benefited from a complete restoration several years ago, when it was completely dismantled to receive a new orange signal paint job, and is now in generally good condition. The interior has also been fully restored and is in very good condition.

Under the bonnet is the original 2.0-litre flat 6 engine, type 901/38, developing 110 hp. The engine and gearbox underwent a complete overhaul in 2020 at a cost of over €21,000. With its exceptional history, this car is sure to win over enthusiasts.

29

Porsche 911 2.4 T – 1973

Châssis n° 9113102416
Titre de circulation espagnol
Spanish registration title
90 000 - 120 000 €

« Rarissime commande spéciale ultra optionnée
et dotée de son historique depuis sa facture d'achat ! »
“Extremely rare special order with full options and history
dating back to the purchase invoice!”



Commande spéciale faite à l'usine, l'exemplaire que nous proposons à la vente est exceptionnel à plus d'un titre. Équipée de rares options pour l'époque comme la climatisation, les vitres teintées, l'autoradio cassette Becker Mexico et plus rare encore tous les équipements extérieurs en option lui donnant l'apparence d'une « S »... cette 911 sort du lot tant les configurations spéciales étaient encore rarissimes à l'époque !

Rarissime deuxième main, cette 2.4 T fut vendue neuve à New York avec un grand nombre d'options. Commandée dans la très élégante teinte *Silver Metallic 936* avec un intérieur en cuir noir (toujours d'origine et parfaitement patiné), cette voiture se trouve être dans son strict état d'origine, jamais modifiée

ou restaurée mais toujours entretenue comme en atteste son dossier de factures remontant au premier jour de la livraison !

Accompagnée de ses carnets, double des clés et de toutes ses factures d'entretien depuis l'origine, il est facile de constater que toutes ses options sont bien mentionnées sur sa facture d'achat originale. Son deuxième et actuel propriétaire a toujours pris soin de la faire rouler régulièrement tout en assurant son entretien chez le spécialiste de la marque Nou Onze à Barcelone. Son état en dit long sur le soin attentif dont elle a de toute évidence bénéficié.

Révisée juste avant la vente, elle affiche un peu plus de 67 000 km au compteur. Si sa carrosserie n'est pas parfaite, celle-ci est >

A special order from the factory, the car we are offering for sale is exceptional in more ways than one. Fitted with rare options for the time, such as air conditioning, tinted windows, a Becker Mexico cassette radio and, even rarer, all the optional exterior equipment that gave it the appearance of an 'S'... this 911 stands out from the crowd, as special configurations were still extremely rare at the time!

A very rare second-hand model, this 2.4 T was sold new in New York with a large number of options. Ordered in the very elegant shade Silver Metallic 936 with a black leather interior (still original and perfectly patinated), this car is in its strict original condition, never modified or restored but always maintained as attested by its file of invoices dating back to the first day of delivery!

Accompanied by its logbooks, spare keys and all its service invoices since new, it's easy to see that all its options are listed on its original purchase invoice. Its second and current owner has always taken care to keep it running regularly, and has had it serviced by the Nou Onze specialist in Barcelona. Its condition speaks for the care and attention it has clearly received.

Serviced just before the sale, it has just over 67,000 km on the odometer. Although the bodywork is not perfect, it is sound and the alignments are good. The structure is undamaged, and on the mechanical side, the engine, fitted with the original fuel injection and therefore developing 140 hp, delivers excellent performance, all mated to the 5-speed gearbox. >



saine et les alignements sont bons. La structure n'est pas endommagée et côté mécanique, le moteur équipé de l'injection d'origine et donc développant 140 ch assure d'excellentes performances, le tout accouplé à la boîte de vitesses à 5 rapports. Pour de nombreux amateurs de Porsche, l'année 1973 est l'une des plus marquantes de l'histoire de la 911. Elle correspondait d'une part au lancement de la légendaire Carrera RS 2.7, et d'autre part le modèle standard bénéficiait de 10 ans de progrès tout en conservant ses pare-chocs chromés classiques. Bien que les 911 ultérieures aient fait l'objet d'améliorations techniques, ce millésime est le dernier modèle conservant son dessin originel, une ligne intemporelle.

For many Porsche enthusiasts, 1973 was one of the most memorable years in the history of the 911. On the one hand, it marked the launch of the legendary Carrera RS 2.7, and on the other, the standard model benefited from 10 years of progress while retaining its classic chrome bumpers. Although subsequent 911s have undergone technical improvements, this is the last model to retain its original, timeless design.



30

Porsche 550 Spyder par Beck – 1987

Châssis n° 550000072
Carte grise française de collection
French historic registration title
65 000 - 85 000 €

« Un monument de l'automobile, parfaitement réalisé et dûment immatriculé en France »

“An automobile icon, perfectly realized and duly registered in France”



La Porsche 550 Spyder est une icône au-delà du monde des collectionneurs et amateurs de voitures de collection. C'est un mythe, un hymne à la liberté et à l'esprit rebelle qui devient le symbole de toute une génération avide de sensations fortes. Plus œuvre d'art que voiture, les quelques 90 exemplaires produits à partir de 1953 ne seront réservés qu'à de rares amateurs. Certaines stars en ont même pris le volant, comme James Dean, avec son « Little Bastard ».

Acheté en mars 2021 par son propriétaire actuel – l'un des plus grands designers français – auprès d'un amateur de la région toulousaine, il est sans aucun doute le plus beau 550 Spyder qui nous a été confié alors. Beck est réputé pour la qualité de ses fabrications mais un travail important a été réalisé ses

quatre dernières années pour améliorer encore sa présentation et son fonctionnement.

Esthétiquement, la voiture est passée entre les mains de l'Atelier L36 à Vaires-sur-Marne, réputé pour la qualité de son travail sur les Porsche 356 et dérivés. L'ensemble de la carrosserie a été repeinte chez eux récemment et l'habitacle complet a été recouvert d'aluminium en plus des deux portes. Le montant de la facture s'élève à plus de 20 000 €. On s'y tromperait tant la réalisation est parfaite, proche d'un authentique Porsche 550 A Spyder.

Mécaniquement, son flat-4 d'origine Volkswagen a toujours été scrupuleusement entretenu. Gavé par deux carburateurs Weber, sa puissance est au rendez-vous et les reprises sont au rendez-vous. >

The Porsche 550 Spyder is an icon beyond the world of collectors and classic car enthusiasts. It is a myth, a hymn to freedom and rebellious spirit that became the symbol of a whole generation eager for thrills. More a work of art than a car, the 90 or so produced from 1953 onwards were reserved for rare enthusiasts. Some stars even got behind the wheel, like James Dean in his "Little Bastard".

Purchased in March 2021 by its current owner – one of the greatest French designers in the world – from an enthusiast in the Toulouse department, it is without doubt the most beautiful 550 Spyder we have ever seen. Beck is renowned for the quality of its workmanship, but many efforts have been made over the last four years to improve its presentation and performance.

Aesthetically, the car passed through the hands of Atelier L36 in Vaires-sur-Marne, renowned for the quality of its work on Porsche 356s and derivatives. The entire body has recently been repainted there, and the entire passenger compartment has been covered in aluminium, in addition to the two doors. The invoice amounts to more than €20,000. You'd be wrong, it's so perfectly executed that it looks like a genuine Porsche 550 A Spyder.

Mechanically, its Volkswagen-sourced Flat 4 has always been scrupulously maintained. Fuelled by two Weber carburetors, its power is there for the taking. The four-speed gearbox is pleasant and the front disc brakes are reassuring. A great deal of work has gone into the chassis, with precise steering, good damping >



La boîte de vitesse à quatre rapports est agréable et les freins à disque à l'avant se veulent rassurants. Un important travail a été réalisé sur les trains roulants, la direction est précise, la voiture est bien amortie et son comportement est rassurant même à vitesses élevées. Son rapport poids (590kg) /puissance fait de ce Spyder 550 une auto parfaitement équilibrée.

Véritable voiture de collection, il est issu de la première série des Spyder Beck produit à partir de 1983. Il fut immatriculé en 1984 à l'étranger avant d'arriver en France en 2016. 2^e main française selon son rapport Histovec, cette voiture est dûment immatriculée depuis juillet 2016 avec la mention « Spyder 550 replica ». Et cela change tout!

and reassuring handling even at high speeds. Its weight/power ratio (590kg) makes this Spyder 550 a perfectly balanced car.

A true collector's car, it comes from the first series of Beck Spyders produced from 1983 onwards. It was registered abroad in 1984 before arriving in France in 2016. 2nd French hand according to its Histovec report, this car has been duly registered since July 2016 with the words "Spyder 550 replica". And that changes everything!





LES PEUGEOT 203 DE MONSIEUR A.

Pendant plus de 20 ans, Monsieur A. a collectionné les Peugeot 203. Mais pas n'importe quelles 203, non. Quelques modèles de série bien entendu, berlines et breaks, mais surtout des exemplaires uniques, hors-série, *one-offs*, à carrosseries spéciales et mécaniques préparées. Les quatre voitures qui suivent sont les plus belles pièces de sa collection, les dernières qu'il ait conservées, avant de tourner la page pour de nouveaux projets. Merci Monsieur A., à vos enchères.

For over 20 years, Mr A. has been collecting Peugeot 203s. But not just any 203, no. Some production models, of course, saloons and estate cars, but above all one-offs, with special bodywork and prepared engines. The four cars that follow are the finest pieces in his collection, the last ones he kept before turning the page to new projects. Thank you Mr A., and happy bidding.

Peugeot 203 Barbier – 1950

Châssis n° 1151923
 Carte grise française
 Véhicule vendu sans contrôle technique
 French registration title
 Sold without contrôle technique
 90 000 - 120 000 €

« Une barquette unique à l'histoire passionnante :
 ex-Mille Miglia 1957! »

"A unique barchetta with a fascinating history:
 ex-Mille Miglia 1957!"



L'histoire de la famille Barbier est directement liée à la compétition et la marque au Lion : tout commence au milieu des années 1920, quand Étienne Barbier gagne le Rallye d'Aix-les-Bains au volant de sa Peugeot 172. Le virus est instantanément transmis à Paul, son fils qui, après la Seconde Guerre mondiale, prendra part à de nombreuses courses au volant de 203 modifiées. Les succès sont au rendez-vous, avec entre autres les victoires de catégorie trois années de suite au Lyon-Charbonnières, et une deuxième place au Rallye Monte-Carlo 1954...

L'exemplaire qui illustre ces pages fait partie des rares survivantes des travaux de Paul Barbier, et est certainement la plus mythique de toutes. Après de nombreux succès au volant >

The history of the Barbier family is directly linked to competition and the Lion marque: it all began in the mid-1920s, when Étienne Barbier won the Aix-les-Bains Rally at the wheel of his Peugeot 172. The bug was instantly passed on to his son Paul who, after the Second World War, took part in numerous races at the wheel of modified 203s. His successes included three consecutive class wins in the Lyon-Charbonnières event, and a second place in the 1954 Monte Carlo Rally...

The car that illustrates these pages is one of the rare survivors of Paul Barbier's work, and is certainly the most legendary of them all. After numerous successes at the wheel of a 203 A modified from cabriolet to low-slung coupé, notably in the 1953 Faucille >

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.





Grand prix de 24 heures. Bol d'or de Paris 1955

d'une 203 A modifiée en cabriolet devenu coupé surbaissé, notamment à la course de côte de la Faucille en 1953, et au Rallye du Beaujolais 1954 (immatriculation 203 AS 38), il décide d'accélérer les choses, et demande à Roger Tunesi de dessiner une barquette style tank Bugatti, ou barquette DB... Une nouvelle base est utilisée, mais la carte grise de l'auto évoquée au début de ce paragraphe est conservée. Le résultat est magnifique : la carrosserie est intégralement en aluminium, et le poids de l'ensemble sans motorisation est donné pour 45 kg ! La préparation mécanique est quant à elle en perpétuelle évolution, au gré des courses auxquelles la voiture participera...

Dès la première sortie (course de côte du Val de Suzon 1954), Barbier remporte sa classe ! S'ensuivent les courses de côte

de Planfoy, de Serrières Annonay, de Dijon, le critérium de Bourgogne, le Lyon-Charbonnières, le Bol d'Or, le Neige et Glace... La fabuleuse aventure s'arrête le 1^{er} avril 1956 : Paul Barbier se tue au volant d'une Peugeot 403... Orpheline, notre barquette passe ensuite entre les mains de Michel Bléhaut, l'un des plus proches amis de Barbier, qui continuera de courir avec la voiture en 1956, jusqu'à la course de côte de la Gineste (ou Bléhaut bat Guichet sur la Ferrari 500 Mondial). C'est après cette course que Robert Rastit achète cette auto, avant de l'engager aux Mille Miglia 1957 : la voiture porte le numéro 356, mais abandonne. Après cela, la voiture passera entre différentes mains dans le sud de la France, avant d'atterrir chez François Barbier (fils de Paul Barbier) grâce à Antoine Raffaëlli ! >

hill-climb and the 1954 Beaujolais Rally (registration 203 AS 38), he decided to speed things up and asked Roger Tunesi to design a Bugatti tank-style barquette, or DB barquette... A new base was used, but the car's registration card mentioned at the beginning of this paragraph was retained. The result is magnificent: the bodywork is made entirely of aluminium, and the overall weight without the engine is given as 45 kg! As for the mechanical preparation, it is constantly evolving, in line with the races in which the car will take part...

From the very first outing (the 1954 Val de Suzon hill climb), Barbier won his class! This was followed by hill climbs at Planfoy, Serrières Annonay, Dijon, the Critérium de Bourgogne, the

Lyon-Charbonnières, the Bol d'Or, the Neige et Glace... The fabulous adventure came to an end on 1 April 1956: Paul Barbier was killed at the wheel of a Peugeot 403... Orphaned, our small car then passed into the hands of Michel Bléhaut, one of Barbier's closest friends, who continued to race the car in 1956, until the Gineste hill climb (where Bléhaut beat Guichet in the Ferrari 500 Mondial). It was after this race that Robert Rastit bought the car, before entering it in the 1957 Mille Miglia: the car was numbered 356, but retired. After that, the car passed through various hands in the south of France, before ending up with François Barbier (son of Paul Barbier) thanks to Antoine Raffaëlli! >

Grand prix de 24 heures. Bol d'or de Paris 1955



Neige de glace 1956



La voiture intègre par la suite l'exceptionnelle collection du propriétaire actuel... Elle y occupe depuis quelques années une place de choix, en n'étant utilisée que par temps très clément. Là où la motorisation qui l'équipe aujourd'hui est issue d'une Peugeot 403, tout le reste des éléments est bien présent : compresseur 2 l SEIA, second réservoir de 5 l (fait pour les courses de côte), pare-brise... Le dossier est, lui aussi, conséquent et retrace l'historique de la voiture depuis l'origine à travers un important nombre de photos (accessible sur demande).

Voici une opportunité absolument unique pour tous les passionnés en quête de la perle rare : une barquette française au palmarès unique, compétitive, et hautement éligible aux Mille Miglia !

The car subsequently became part of the current owner's exceptional collection, where it has held a special place for some years now, being used only in very fine weather. While the engine that powers it today comes from a Peugeot 403, all the other components are still present: 2-litre SEIA compressor, second 5-litre fuel tank (made for hill climbs), windscreen, etc. The file is also extensive, tracing the car's history from the outset through a large number of photos (available on request).

This is an absolutely unique opportunity for all enthusiasts looking for that rare pearl: a French racer with a unique track record, competitive and highly eligible for the Mille Miglia!

Peugeot 203 Calès – 1954

Châssis n° 12725433
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

70 000 - 90 000 €

« La Ferrari des Peugeot 203 »
"The Ferrari of the Peugeot 203"



L'histoire de cet intrigant Roadster débute à l'aube des années 1950, dans une ruelle bordelaise abritant le garage du concessionnaire du coin, un certain Jacques Calès... Ce passionné de compétitions automobiles préparait à l'époque sa propre barquette, avec des pièces de Simca 8, pour prendre part aux quelques Grand Prix du coin. C'est notamment le cas au Grand Prix de Bressuire 1953, où nous le retrouvons engagé en catégorie sport sur une Simca Sport Spéciale 1 090 cm³.

Nous retrouvons la barquette qui illustre ces pages en 1964 chez Firmin Dura, carrossier de la concession Peugeot de Dax, sous la forme d'un châssis tubulaire animé (désormais) par un moteur de 203 préparé, et doté d'un train avant, d'un

pont arrière et de suspensions d'origine Simca. La barquette Calès venait alors de terminer ses aventures en compétition, et réclamait une nouvelle carrosserie. Firmin Dura terminera donc ce travail, déjà entamé par Henri Rignault.

Notre élégant Roadster sort de cet atelier de couleur rouge avec une bande noire. Sa ligne est directement inspirée des chefs-d'œuvre italiens; on y trouve surtout une grosse ressemblance avec les travaux de Frua, ayant donné naissance à une légende disant que c'est le maître italien qui aurait dessiné cette auto pour Henri Rignault... Elle sera vendue dans les Alpes-Maritimes, avant d'atterrir chez un collectionneur lyonnais, puis chez le propriétaire actuel, important collectionneur Peugeot. >

The story of this intriguing Roadster begins at the dawn of the 1950s, in an alleyway in Bordeaux housing the garage of the local dealer, a certain Jacques Calès... At the time, this motor racing enthusiast was preparing his own barchetta, using Simca 8 parts, to take part in the few Grand Prix events in the area. This was the case at the 1953 Grand Prix de Bressuire, where he entered a Simca Sport Spéciale 1,090 cc in the sports category. In 1964, Firmin Dura, the coachbuilder at the Peugeot dealership in Dax, produced the model that illustrates these pages, in the form of a tubular chassis powered (from then on) by a prepared 203 engine, and fitted with a front axle, rear axle and original Simca suspension. At the time, the Calès had just finished its

racing career and needed a new body. Firmin Dura completed the work that had already been started by Henri Rignault.

Our elegant Roadster emerged from this workshop in red with a black stripe. Its lines are directly inspired by Italian masterpieces, and bear a strong resemblance to the work of Frua, giving rise to a legend that it was the Italian master who designed this car for Henri Rignault... It was sold in the Alpes-Maritimes, before ending up with a collector in Lyon, and then with its current owner, a major Peugeot collector.

Today, the car has a sumptuous patina. Its mechanics still bear the marks of the typical preparations of the 1950s: cylinder head with large valves and Constantin intake pipe, double-barrel >



Aujourd'hui, la voiture s'offre à nous avec une patine somptueuse. Sa mécanique porte encore les traces des préparations typiques des années 1950 : culasse avec grosses soupapes et pipe d'admission Constantin, carburateur Solex double-corps, échappement Darl'Mat, bloc réalésé à 1 460 cm³... Une fois en marche, la sonorité du 4-cylindres est envoûtante. En enclenchant le 1^{er} rapport (en bas à droite, la boîte de vitesses est encore celle d'origine 203, avec ici le levier au plancher à commande inversée), la voiture part et prend les tours avec vigueur. C'est une vraie sportive, amusante à conduire avec un train arrière ultra-léger et joueur.

Ce Roadster est finalement à mi-chemin entre les trois plus beaux mondes : la pièce de bravoure d'un carrossier talentueux, la barquette de course née du génie d'un sorcier des années 1950, et le Roadster idéal pour profiter de l'été comme il se doit. Il saura donc combler son prochain propriétaire, qu'il soit collectionneur averti ou amateur éclairé en quête de la monture parfaite !

Solex carburettor, Darl'Mat exhaust, block re-bored to 1,460 cc... Once under way, the sound of the 4-cylinder is bewitching. Engage 1st gear (below right, the gearbox is still the original 203, here with the floor-mounted lever with reverse control) and the car takes off and revs up with vigour. It's a real sports car, fun to drive with an ultra-light and playful rear end.

In the end, this Roadster is halfway between the three most beautiful worlds: the bravura work of a talented coachbuilder, the racing car born of the genius of a 1950s wizard, and the ideal Roadster for enjoying the summer as it should be. It's sure to please its next owner, whether they're an experienced collector or an enlightened enthusiast in search of the perfect ride!



Peugeot 203 Martin – 1953

Châssis n° 1123553
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

70 000 - 90 000 €

« La seule survivante d'une production
confidentielle à l'histoire passionnante »

*"The sole survivor of a confidential production
with a fascinating history"*



L'auto que nous présentons en ces pages aurait pu monopoliser, comme ses sœurs dans la collection de Monsieur A., tout un article des *Tiroirs de l'Inconnu* de Serge Pozzoli (si le créateur n'avait pas été l'un de ses amis les plus proches!). L'histoire commence avec Eugène Martin, pilote émérite, connu au volant des BMW 328, Jacey, ou Talbot-Lago T26C, mais aussi pour avoir participé à 3 reprises aux 24 Heures du Mans. Eugène Martin était également un mécanicien et préparateur reconnu, d'abord ingénieur chez Solex puis dirigeant d'un garage de la même firme à Paris. Après un accident en Talbot-Lago T26C en 1950, le pilote est en convalescence imposée, et se lance dans un projet de coupé sportif de 1 500 cm³ capable de concurrencer le reste de la production internationale.

Il prend comme base une Peugeot 203 berline, et fait des efforts considérables pour la faire évoluer : ligne surbaissée, suspensions spéciales, changement intégral de la carrosserie pour devenir un coupé 2-portes 4-places. La majeure partie du travail réside cependant dans le moteur : la culasse est changée, les soupapes et leurs ressorts aussi, le collecteur d'échappement devient 4 en 1, et deux carburateurs sont ajoutés (3 au total, dont 1 décalé). Le projet deviendra ensuite le prototype de la Salmson 2300 S, dont Eugène Martin est le créateur !

Notre exemplaire est découvert par Michel Romeyer en 1997 chez un garagiste de Montpellier qui la possédait depuis 1962! >

Like its sisters in Mr A's collection, the car we present in these pages could have taken up an entire article in Serge Pozzoli's Tiroirs de l'Inconnu (if the creator hadn't been one of his closest friends!). The story begins with Eugène Martin, a distinguished racing driver, known for his BMW 328, Jacey, or Talbot-Lago T26C, but also for having competed 3 times in the 24 Hours of Le Mans. Eugène Martin was also a renowned mechanic and tuner, initially working as an engineer for Solex and then managing a garage for the same firm in Paris. After an accident in a Talbot-Lago T26C in 1950, the driver had to convalesce and embarked on a project for a 1,500 cc sports coupé capable of competing with the rest of international production.

He took a Peugeot 203 saloon as a base, and made considerable efforts to develop it further: lowered lines, special suspension, and a complete change of bodywork to become a 2-door 4-seater coupé. Most of the work, however, concerned the engine: the cylinder head was changed, as were the valves and their springs, the exhaust manifold became 4-in-1, and two carburetors were added (3 in all, including 1 offset). The project would later become the prototype for the Salmson 2300 S, designed by Eugène Martin!

Our example was discovered by Michel Romeyer in 1997 at a garage in Montpellier, where it had been owned since 1962! >



La copie de l'ancienne carte grise indique également que cet exemplaire était immatriculé en 1960 à Paris « 2130 CA 75 ». Un article de presse paru à l'époque de cette découverte indique qu'une restauration avait été entreprise de nombreuses années auparavant, mais jamais terminée, d'où l'immobilisation de la voiture pendant de nombreuses années. D'après les informations recueillies durant nos recherches, notre exemplaire aurait été le véhicule personnel du père d'Eugène Martin.

Le propriétaire actuel rachètera cette auto directement auprès de Michel Romeyer en 1997 : à l'époque, la voiture est toujours en attente de restauration chez le collectionneur de Haute-Loire. Sera donc entreprise au moment de l'achat une restauration intégrale, documentée par une série de photos disponibles sur demande. Très peu utilisée depuis, la voiture reste roulante, mais nécessitera une révision générale pour arpenter de nouveau les routes de notre hexagone.

Voici une opportunité unique d'ajouter à sa collection une auto à l'histoire extraordinaire, dernière survivante du coupé Français sportif le plus exclusif de l'époque, et prototype ayant inspiré la Salmson 2300 S... Ne ratez pas votre chance, elle ne risque pas de se représenter de sitôt!

The copy of the old registration document also shows that the car was registered in Paris in 1960 as '2130 CA 75'. A press article published at the time of the discovery indicates that a restoration had been undertaken many years earlier, but never completed, which meant that the car was immobilised for many years. According to the information gathered during our research, our example would have been the personal vehicle of Eugène Martin's father.

The current owner bought the car directly from Michel Romeyer in 1997: at the time, the car was still awaiting restoration by the Haute-Loire collector. A full restoration was undertaken at the time of purchase, documented by a series of photos available on request. Little used since, the car is still drivable, but will require a general overhaul before it can be driven on French roads again.

This is a unique opportunity to add to your collection a car with an extraordinary history, the last survivor of the most exclusive French sports coupé of its time, and the prototype that inspired the Salmson 2300 S. Don't miss your chance, it's not likely to come around again any time soon!

Peugeot 203 Darl' mat – 1951

Châssis n° 1183538
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

60 000 - 80 000 €

« Summum de la production de la 203,
seulement 11 exemplaires connus »

*“The pinnacle of 203 production,
only 11 examples known to exist”*



Émile Darl'Mat, concessionnaire et carrossier parisien du milieu du XX^e siècle, fut l'auteur de certaines des plus belles créations sur base Peugeot connues aujourd'hui : 402 Eclipse, 302 Darl'Mat etc... Avec l'apparition des caisses autoportées, les carrossiers sont mis devant l'incapacité de produire les œuvres possibles en avant-guerre. Malgré cela, Emile Darl'Mat propose très tôt une 203 revue et corrigée, en abaissant la caisse de 14 cm : hauteur de pavillon baissée de 7cm, hauteur du capot réduite, malle arrière totalement redessinée, et surtout amélioration de la mécanique poussant la puissance jusqu'à 90 ch !

L'histoire de notre auto est connue et suivie depuis 1974, à l'époque en Haute-Vienne, chez un certain C. Breton. Elle est achetée en 1980 par Hervé Charbonneaux, grand collectionneur européen, qui s'en séparera en 1989 au profit d'un certain... André de Cortanze ! À l'époque, l'ingénieur de génie est directeur technique de Peugeot Sport, et remportera les 24 Heures du Mans 1995 avec la mythique Peugeot 905. La voiture sera ensuite vendue en 2001 à un collectionneur savoyard, avant d'arriver en 2003 chez le propriétaire actuel. >

Emile Darl'Mat, a Parisian dealer and coachbuilder in the mid-20th century, was responsible for some of the finest Peugeot-based creations known today: 402 Eclipse, 302 Darl'Mat etc... With the advent of self-supporting bodies, coachbuilders were faced with the inability to produce the works possible in the pre-war period. Despite this, Emile Darl'Mat proposed a revised 203 very early on, lowering the body by 14 cm: roof height lowered by 7 cm, bonnet height reduced, rear trunk completely redesigned, and above all an improved powertrain boosting power to 90 hp!

The history of our car has been known and followed since 1974, when it was built in Haute-Vienne by a certain C. Breton. It was bought in 1980 by Hervé Charbonneaux, a major European collector, who sold it in 1989 to a certain André de Cortanze! At the time, the genius engineer was technical director of Peugeot Sport, and won the 1995 Le Mans 24 Hours with the legendary Peugeot 905. The car was sold in 2001 to a collector in Savoie, before arriving in 2003 with its current owner. >



En 1993, une importante restauration sera effectuée sous la supervision d'André de Cortanze, en prenant soin de conserver la sellerie (apparemment originale). L'établissement italien chargé des travaux s'attèlera donc à l'intégralité des parties mécaniques, et à la carrosserie (factures et photos présentes dans le dossier).

Aujourd'hui, la voiture est encore en bel état de conservation, et porte une très belle patine. Sa mécanique a été redémarrée juste avant la vente, et fonctionne bien; malgré cela, une vérification d'usage des organes vitaux sera à prévoir pour reprendre la route sainement. À noter que notre exemplaire est doté de la rarissime planche de bord Taupin, et que son 4-cylindres réalésé à 1 500 cm³ est équipé de l'admission double carburateurs Nardi.

Avec seulement 11 exemplaires répertoriés, et une éligibilité à de nombreux événements importants comme le Tour Auto, cette somptueuse française pourra intégrer fièrement toutes les collections dignes de ce nom...

In 1993, a major restoration was carried out under the supervision of André de Cortanze, taking care to preserve the (apparently original) upholstery. The Italian firm in charge of the work carried out all the mechanical parts and the bodywork (invoices and photos in the file).

Today, the car is still in very good condition, with a beautiful patina. The engine was restarted just before the sale, and is in good working order; despite this, it will be necessary to carry out a routine check of the vital parts before the car is roadworthy again. It should be noted that our example is fitted with the extremely rare Taupin dashboard, and that its 4-cylinder engine, re-bored to 1,500 cc, is equipped with Nardi twin carburetors.

With only 11 examples on record, and eligible for a number of major events such as the Tour Auto, this sumptuous Frenchwoman will be a proud addition to any collection worthy of the name...

Citroën Traction 11 BL Découvrable SPOHN – 1937

Châssis n° 380217
Carte grise française
French registration title
35 000 - 55 000 €

« Une Traction unique, avec une carrosserie découvrable incroyable, dans un touchant état d'origine... »

“A unique Traction, with incredible open-top bodywork, in touching original condition...”



Cette Citroën Traction Avant 11 BL a été livrée neuve le 25 octobre 1937 (voir attestation Conservatoire Citroën) à Mme V.D.B. en Haute-Marne. Il s'agit à l'époque d'une 11 BL noire standard. Après les hostilités, son gendre, M. Antonin Castor, propriétaire d'un garage utilise la voiture ; officier au sein de la 1^{re} Armée du Général de Lattre de Tassigny, il est affecté en Allemagne, dans la zone Française, et est logé par réquisition chez M. Josef Eiwanger, directeur de la Carrosserie Spohn. À cette période, la carrosserie Spohn travaillait pour le compte de l'Armée Française. M. Eiwanger propose à M. Castor de lui carrosser spécialement deux voitures : cette Citroën Traction 11 BL et une Opel Super Six.

Les modifications de la carrosserie ont été réalisées par Spohn vers 1948-1949, y compris le système découvrable. M. Castor, apportera au fil des ans des modifications complémentaires comme un habillage de tableau de bord plus récent, et un intérieur complet.

Dans le style, on notera une forte influence de la Carrosserie Française de l'époque avec des ailes proéminentes aérodynamiques, des caches roues arrière et une nervure sur le coffre. Il est possible que la Graham Paige Saoutchik utilisée par le maréchal de Lattre de Tassigny pendant la Libération ait pu être une source d'inspiration.



Le moteur de cette voiture n'est pas celui d'origine, mais son numéro de fonderie date de novembre, laissant supposer un remplacement peu de temps après sa livraison. Ce dernier a été redémarré et révisé, et il semble qu'il ait bénéficié en période d'une petite préparation, peut-être pour palier le poids de la nouvelle carrosserie (gros carburateur, carter d'huile grande capacité en aluminium). Les freins ont également été refaits, ainsi qu'une ligne d'échappement en inos sur-mesure !

Le prochain propriétaire aura le choix d'entamer une restauration complète, ou de travailler la patine de l'auto (capote à refaire) pour espérer briller en *Preservation Class* de tout événement digne de ce nom. Voici l'opportunité d'acquérir une Traction Découvrable unique, signé d'un grand nom de la carrosserie Allemande.

This Citroën Traction Avant 11 BL was delivered new on 25 October 1937 (see Conservatoire Citroën certificate) to Mrs V.D.B. in Haute-Marne. At the time, it was a standard black 11 BL. After the war, the car was used by his son-in-law, Mr Antonin Castor, who owned a garage. An officer in General de Lattre de Tassigny's 1st Army, he was posted to the French zone in Germany and billeted by requisition with Mr Josef Eiwanger, manager of the Spohn bodyworks. At the time, the Spohn coachworks was working for the French Army. Mr Eiwanger asked Mr Castor to

build two cars specially for him: this Citroën Traction 11 BL and an Opel Super Six.

The bodywork modifications were carried out by Spohn around 1948-1949, including the convertible system. Over the years, Mr Castor made additional modifications, such as a more recent dashboard trim and a complete interior.

The styling was strongly influenced by the French bodywork of the period, with prominent aerodynamic wings, rear wheel covers and a rib on the boot. It is possible that the Graham Paige Saoutchik used by Marshal de Lattre de Tassigny during the Liberation was a source of inspiration.

The engine on this car is not the original one, but its foundry number dates back to November, suggesting that it was replaced shortly after delivery. The engine was restarted and overhauled, and it seems to have benefited from a little preparation during the period, perhaps to compensate for the weight of the new bodywork (large carburettor, large aluminium oil sump). The brakes have also been rebuilt, along with a bespoke inos exhaust system!

The next owner will have the choice of embarking on a full restoration, or working on the car's patina (soft top to be redone) to hope to shine in the Preservation Class of any event worthy of the name. This is your chance to acquire a unique Traction Découvrable, signed by a great name in German bodywork.



36

Pegaso Z-102 Cabriolet Saoutchik – 1953

Châssis n° 0134
Titre de circulation espagnol
Spanish registration title
500 000 - 700 000 €

« La plus rare et les plus extravagante des Pegaso,
dans les mêmes mains depuis 50 ans... »
*“The rarest and most extravagant Pegaso,
in the family for 50 years...”*



Incroyable technique Pegaso, associée au dessin
de l'iconique Saoutchik

LA voiture du Salon de Paris 1953

Présentée à Pebble Beach en 1994

L'une des rares Pegaso en état d'origine encore à ce jour,
seul Cabriolet Saoutchik 1^{re} série survivant

Historique parfaitement connu et documenté,
dans la même famille depuis 1976...

*Incredible Pegaso technology, combined with the design
of the iconic Saoutchik*

Ex 1953 Paris Motor Show

Presented at Pebble Beach in 1994

*One of the few Pegasos still in original condition today,
the only surviving first-series Saoutchik Cabriolet*

Fully documented history, in the same family since 1976...





Wifredo Ricart, ingénieur motoriste né à Barcelone en 1897 va marquer l'industrie automobile du XX^e siècle. S'il fait ses armes – avec succès – chez Hispano-Suiza, il construit très tôt une première voiture de course sur ses fonds propres, et très performante pour l'époque (moteur 4-cylindres 1500 double ACT développant 50 ch à 5 000 tr/min), puis une voiture de sport, la Ricart 226 (moteur 6-cylindres 1500 double ACT!). Lorsque la Guerre Civile éclate en 1936, il fuit en Italie, et se retrouve à la tête des projets spéciaux, puis du service course Alfa Romeo, avec un certain Enzo Ferrari. Les deux forts caractères sont incompatibles, et si Ferrari quitte Alfa à la fin des années 1930, Ricart continuera ses travaux pour la marque d'Arese jusqu'à la fin de la guerre. On lui connaît plusieurs moteurs incroyablement

performants, dont un 12-cylindres à plat 1500 à compresseur développant la bagatelle de 335 ch, ou un V16 3 l à compresseur de 490 ch! De retour en Espagne, il prend la tête de la toute jeune ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones SA) pour recréer les bases de l'industrie automobile espagnole, et pour notamment construire des camions et autres véhicules industriels, sous la marque Pegaso, dont le pays a tant besoin.

Ricart a toujours en tête l'automobile, la compétition, sa rivalité avec Ferrari, et ne tarde pas à – facilement – convaincre le Général Franco d'investir pour créer une incroyable auto qui permettrait de faire rayonner l'Espagne sur le devant de la scène automobile internationale. Comme à son habitude, >

Wifredo Ricart, an automotive engineer born in Barcelona in 1897, left a lasting mark on the 20th-century automotive industry. After making a name for himself at Hispano-Suiza, he independently built his first race car, which was highly advanced for its time (a 1,500cc 4-cylinder twin-cam engine producing 50 hp at 5,000 rpm), followed by a sports car, the Ricart 226 (featuring a 1,500cc 6-cylinder twin-cam engine!). When the Spanish Civil War broke out in 1936, he fled to Italy, where he took charge of Alfa Romeo's special projects and later its racing division, working alongside a certain Enzo Ferrari. The two strong-willed personalities clashed, and while Ferrari left Alfa Romeo in the late 1930s, Ricart continued his work for the Arese-based brand until the end of World War II. He was responsible for several

incredibly powerful engines, including a 1,500cc flat-12 supercharged engine producing an impressive 335 hp and a 3.0L V16 supercharged engine delivering 490 hp!

Upon his return to Spain, Ricart took the helm of the newly formed ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones SA) to rebuild the foundations of the Spanish automotive industry, primarily producing trucks and other industrial vehicles under the Pegaso brand, which the country desperately needed.

However, Ricart never lost sight of automobiles, racing, and his rivalry with Ferrari. He quickly—and easily—convinced General Franco to invest in creating an extraordinary car that would put Spain on the global automotive stage. True to his nature, >

l'ingénieur ne lésine pas sur les solutions techniques et se lance à fonds perdus dans ce qui demeure encore aujourd'hui la plus incroyable automobile espagnole jamais fabriquée. La pièce maîtresse? Un moteur V8 tout en alliage léger à quatre arbres à cames en tête développant jusqu'à 250 ch, accouplé à une boîte 5-vitesses...

La légendaire GT ibérique sera produite à 86 exemplaires, toutes versions confondues, habillées en interne à l'usine ENASA, par l'italien Touring, par l'espagnol Serra, et par le grand carrossier Français Saoutchik. La voiture qui illustre ces pages est l'une des 18 Pegaso carrossées par Saoutchik, et l'un des 4 cabriolets : un prototype, deux cabriolets de première série, un cabriolet de deuxième série. Après le prototype, deux Z-102 ont en effet été préparées pour le Salon de Paris 1953, l'un, châssis #132, exposé sur le stand de la marque, l'autre, châssis #134, sur le stand du carrossier.

Cette deuxième auto, née bleu métallisée, avec intérieur bleu assorti, motorisée par un moteur 2,8 l à simple carburateur sera ensuite vendue à un riche client madrilène, immatriculée M-109.179, une immatriculation qu'elle porte encore à ce jour... Elle aura ensuite deux autres propriétaires espagnols, avant

d'être achetée en 1976 par un grand collectionneur barcelonais de la première heure, Monsieur W. A.-J. Repeinte en blanc mais conservant son intérieur d'origine, elle sera l'un des joyaux de sa collection, et il fera à son volant le tour des plus beaux événements. On retrouvera en effet la voiture lors de l'exposition nationale en marge de la Coupe du Monde de Football qui eut lieu à Madrid en 1982, au Centre de la Culture Contemporaine de Barcelone en 2001 et – surtout – auparavant, au concours d'élégance de Pebble Beach en 1994, lors du plus important rassemblement de la marque.

Totalisant seulement 38 285 km au compteur, et toujours équipée de ses valises sur-mesure d'origine, cette incroyable Pegaso attend son 5^e propriétaire, l'actuel l'ayant conservée et choyée durant 50 ans...

La Pegaso Z-102 Cabriolet Saoutchik *Série 2, châssis #136*, s'était vendue près de 1 000 000\$ en 2014 à Pebble Beach. Ne laissez pas passer l'opportunité que nous vous offrons d'acquérir l'une des voitures de sport les plus rares et prestigieuses, dotée d'un moteur d'une extrême beauté et d'une ligne sublimée par l'un des plus grands carrossiers du 20^e siècle.



Ricart spared no expense on technical solutions, pouring limitless resources into what remains today the most incredible Spanish automobile ever built. The masterpiece? A lightweight all-alloy V8 engine with four overhead camshafts, producing up to 250 hp, paired with a 5-speed gearbox...

The legendary Iberian GT was produced in just 86 units across all versions, with bodies designed in-house at the ENASA factory, as well as by Italian coachbuilder Touring, Spanish designer Serra, and the renowned French coachbuilder Saoutchik. The car featured in these pages is one of only 18 Pegasos bodied by Saoutchik and one of just four convertibles: a prototype, two first-series convertibles, and one second-series convertible.

After the prototype, two Z-102s were prepared for the 1953 Paris Motor Show—one, chassis #132, displayed on the Pegaso stand, and the other, chassis #134, on the Saoutchik stand.

This second car, originally finished in metallic blue with a matching blue interior, was powered by a 2.8L single-carburetor engine and was later sold to a wealthy Madrid-based client, registered as M-109.179—a registration it still carries today. It then had two more Spanish owners before being acquired in 1976 by an early and passionate Barcelona-based collector, Mr. W. A.-J. Repainted white but retaining its original interior, it became one of the gems of his collection, making appearances at prestigious events. >



The car was exhibited at the national showcase alongside the 1982 FIFA World Cup in Madrid, at the Centre de Cultura Contemporània de Barcelona in 2001, and—most notably— at the Pebble Beach Concours d'Elegance in 1994, during the most significant gathering of Pegasos ever held.

With only 38,285 km on the odometer and still equipped with its original custom-made luggage, this incredible Pegaso awaits its fifth owner—the current one having cherished it for 50 years.

The Pegaso Z-102 Cabriolet Saoutchik Series 2, chassis #136, sold for nearly \$1,000,000 at Pebble Beach in 2014. Don't miss this rare opportunity to acquire one of the most prestigious and exclusive sports cars, powered by an exceptionally beautiful engine and featuring a design enhanced by one of the greatest coachbuilders of the 20th century.



Aston Martin DB7 Zagato – 2003

Châssis n° SCFAE223X3K700093
 Carte grise française
 French registration title
 250 000 - 350 000 €

« Le meilleur des deux mondes : V12 à boîte
 mécanique et ligne italienne »
*“The best of both worlds: V12 with mechanical
 gearbox and Italian styling”*



L'Aston Martin DB7 Zagato fut présentée au Mondial de l'Automobile à Paris en 2002. Une série de 99 exemplaires seulement sera produite en 2003 pour les chanceux qui seront éligibles, plus un exemplaire pour le musée de la marque...

Bénéficiant du châssis raccourci de la V12 Vantage Volante, la Zagato reprend les mêmes caractéristiques techniques que la V12 GT, mais avec sa grande calandre spécifique et 435 ch aux roues arrière et un couple de 540 Nm tout ceci en boîte mécanique 6-vitesses.

Ses performances en feront l'une des très rares GT à passer sous la barre des 5 secondes sur l'exercice du 0 à 100 km/h, le tout dans un confort digne des productions anglaises les plus

raffinées, et au service de son conducteur qui en bon agent double zéro fera de chaque sortie une mission accomplie.

Notre exemplaire, gris anthracite avec intérieur tabac, est l'un des trois seulement livrés neufs en France, à Paris, en décembre 2003. Cette authentique rareté, qui porte le numéro 93/99, est une deuxième main, toujours entretenue dans le réseau de la marque, et possédant ses documents au complet, dont carnet d'entretien et de services.

Si les DB7 Zagato sont rarissimes sur le marché, que dire de cet exemplaire français d'origine ? Ne laissez pas passer votre chance d'acquérir une extraordinaire auto mêlant le meilleur des deux mondes : anglaise à moteur V12 et boîte mécanique, et incroyable ligne italienne signée du légendaire Z...

The Aston Martin DB7 Zagato was presented at the Paris Motor Show in 2002. Only 99 examples were produced in 2003 for those lucky enough to be eligible, plus one for the brand's museum...

Benefiting from the shortened chassis of the V12 Vantage Volante, the Zagato has the same technical characteristics as the V12 GT, but with its large, distinctive grille and 435 hp at the rear wheels and 540 Nm of torque, all with a 6-speed manual gearbox.

Its performance makes it one of the very few GTs to accelerate from 0 to 100 km/h in less than 5 seconds, in a comfort worthy of the finest English productions, and at the service of its driver who, as a good double-zero special agent, will make every outing a mission accomplished.

Our example, in charcoal grey with tobacco interior, is one of only three delivered new in France, in Paris, in December 2003. This authentic rarity, bearing the number 93/99, is a second hand car, still maintained in the brand's network, and with its full documentation, including maintenance and service booklet.

If DB7 Zagato cars are extremely rare on the market, what can you say about this original French example? Don't miss your chance to acquire an extraordinary car that combines the best of both worlds: a British V12 engine and mechanical gearbox, and incredible Italian styling designed by the legendary Z...





Aston Martin DB7 Vantage – 2003

Châssis n° SCFAB22392K303062

Carte grise française

French registration title

45 000 - 65 000€

« Version Vantage à boîte de vitesse manuelle, origine française et faible kilométrage : la DB7 parfaite ? »

“Vantage version with manual gearbox, French origin and low mileage: the perfect DB7?”

Lot vendu sur réitération des enchères conformément à la procédure détaillée à l'article L. 321-14 du code de commerce.



La DB7 apparaît au Salon de Genève 1993 avec comme objectif la remise à flot de la firme Aston Martin : c'est chose réussie grâce à une ligne splendide signée Ian Callum, et à une ouverture au marché américain importante ; 6 ans plus tard, une version animée par un V12 de 6 l de cylindrée dénommée « Vantage » apparaît, et deviendra la version à collectionner aux côtés de la splendide Zagato !

Notre exemplaire fait partie des très rares livrés neufs en France, et réunit la combinaison absolument parfaite : version Vantage, boîte de vitesse mécanique, et teinte élégante.

Notre collectionneur achète cet exemplaire en 2020 directement auprès du premier propriétaire, un amateur de la région

normande, n'ayant alors parcouru qu'un peu moins de 24 000 km à son volant ; aujourd'hui, la voiture se présente à nous dans un bel état de conservation : sa peinture, refaite avant l'achat, est d'assez bonne qualité, et la sellerie est très belle.

Après d'importants travaux en juillet 2024 (facture de 24 000 € suite à un court-circuit du faisceau électrique), et une révision générale plus récemment, la voiture fonctionne bien et son V12 6 l chante merveilleusement bien.

Avec moins de 40 500 km au compteur, cet exemplaire d'origine française n'ayant connu que deux propriétaires fait partie des plus belles DB7 disponibles sur le marché ; amateurs en quête d'un beau GT à prix raisonnable, voici une superbe opportunité qui deviendra un must-have dans toute collection !

The DB7 appeared at the 1993 Geneva Motor Show with the aim of getting Aston Martin back on its feet: it succeeded, thanks to a splendid design by Ian Callum, and a major opening to the American market. 6 years later, a version powered by a 6-litre V12 called the 'Vantage' appeared, and was to become a collector's item alongside the splendid Zagato!

Our example is one of the very few delivered new in France, and combines the absolutely perfect combination of Vantage version, mechanical gearbox and elegant paintwork.

Our collector bought the car in 2020 directly from the first owner, a local enthusiast from Normandy, who had driven it just under 24,000 km at the time. Today, the car presents itself to us in a

beautiful state of preservation: the paintwork, redone before the purchase, is of fairly good quality, and the upholstery is very nice.

After a major overhaul in July 2024 (a bill of €24,000 following a electrical wiring harness failure), and a general service more recently, the car runs well and its 6-litre V12 sings wonderfully.

With less than 40,500 km on the clock, this two-owner car of French origin is one of the finest DB7s on the market. For enthusiasts looking for a beautiful GT at a reasonable price, this is a superb opportunity that will become a must-have in any collection!

Aston Martin DB9 Volante – 2009

Chassis n° SCFAB02A86GB05006

Carte grise française

French registration title

70 000 - 90 000 €

« Rarissime boîte de vitesses mécanique,
ici en première main d'origine française ! »“Extremely rare mechanical gearbox,
here first-hand from France!”

Le Salon de Detroit 2004 permet à la firme de Newport Pagnell de présenter la dernière-née : la DB9 en version décapsulée. Elle récupère bien sûr le nom Volante, rappelant les grandes heures d'Aston Martin... Le moteur est toujours le V12 de 5,9 l et 450 ch, et grâce à l'utilisation d'une caisse en aluminium et de panneaux en alliage, le poids est contenu.

Notre exemplaire fut commandé par son premier et unique propriétaire directement chez Aston Martin Paris, avec une demande rarissime (et sur commande spéciale) : la boîte de vitesses mécanique ! Outre cet élément d'une rareté absolue, résolvant le problème de lenteur de la boîte originelle, la voiture porte une teinte *Tungsten Silver* combinée à un intérieur beige et des boiseries claires : très chic !

Aujourd'hui, la voiture est en bel état de conservation : la peinture ne présente pas de défauts particuliers, tout comme la sellerie qui a acquis avec le temps une très jolie patine. Le système électrique de la capote fonctionne sans problème, et la toile de la capote est toujours en assez bel état.

Lors de notre essai, nous avons été frappés par le compromis que cette auto offre : en plus du confort de la GT haut de gamme de l'époque, les performances (et la sonorité) du V12 sont bien présentes, et l'agrément de la boîte de vitesses mécanique change la donne ! L'ensemble se comporte extrêmement bien, témoignant là aussi du sérieux du propriétaire ! >

At the 2004 Detroit Motor Show, the Newport Pagnell-based firm presented its latest model: the DB9 in a stripped-down version. Of course, the Volante name was retained, recalling Aston Martin's heyday. The engine was still the 5.9-litre, 450 hp V12, and thanks to the use of an aluminium body and alloy panels, weight was kept to a minimum.

Our example was ordered by its first and only owner directly from Aston Martin Paris, with a very rare (and special-order) request: the mechanical gearbox! In addition to this absolutely rare feature, which solved the problem of the original gearbox's slowness, the car was painted in Tungsten Silver combined with a beige interior and light woodwork: very chic!

Today, the car is in a very good state of preservation: the paintwork has no particular defects, as does the upholstery, which has acquired a very nice patina over time. The electrical system for the soft top works without a hitch, and the soft top fabric is still in pretty good condition.

During our test drive, we were struck by the compromise that this car offers: in addition to the comfort of the top-of-the-range GT of the time, the performance (and sound) of the V12 are very much present, and the pleasure of the manual gearbox changes the game! All in all, the car handles extremely well, another testament to the seriousness of its owner! >



Amateurs en quête d'un achat à mi-chemin entre plaisir et investissement, ne cherchez plus ! Cette Aston est une véritable rareté, et ne demande qu'à être utilisée tout au long des belles journées de printemps et d'été.

If you're looking for a car that's halfway between pleasure and investment, look no further! This Aston is a true rarity, and is just waiting to be used on those beautiful spring and summer days.



Aston Martin Vanquish – 2003

Chassis n° SCFAC23303B500666

Carte grise française

French registration title

80 000 - 120 000 €

« Teinte en commande spéciale, conversion en boîte mécanique et faible kilométrage : *what else?* »“*Special order tint, conversion to manual gearbox and low mileage: what else?*”

Le Salon de Genève 2001 voit la présentation d'une toute nouvelle Aston Martin, la GT à V12 avant la plus exclusive de la gamme : la Vanquish. La ligne est somptueuse (signée du génie de Ian Callum), et le succès sera au rendez-vous, notamment après la sortie du dernier opus de James, *Die Another Day*, où la Vanquish est exploitée en Islande !

Le cocktail est quasi-parfait à son arrivée dans le garage des collectionneurs... quasi... puisque seule une chose manque ! La boîte de vitesses semi-automatique est agréable à basse vitesse, mais dans les tours... elle n'est simplement pas assez rapide et amusante. C'est pour cela que certaines officines (dont Aston Martin) se sont vite attelées à remplacer cette boîte de vitesses automatique par une manuelle à 6 rapports.

Notre exemplaire fut livré neuf le 14 février 2003 en Allemagne, dans cette - plus que - rarissime teinte de « Canne di Fucile », teinte Ferrari utilisée exceptionnellement pour le premier propriétaire. L'intérieur est pour sa part fini dans un cuir *Charcoal*, avec en supplément la rare option 2+2, et le téléphone Motorola entre autres...

C'est en 2016 que le concessionnaire Aston Martin de Lyon vendra cette auto à un premier collectionneur français, en faisant par la même occasion la conversion en boîte de vitesses mécanique (facture de 25 000€ présente dans le dossier). >

The 2001 Geneva Motor Show saw the presentation of a brand new Aston Martin, the most exclusive V12 GT in the range: the Vanquish. The styling was sumptuous (designed by the genius of Ian Callum), and the Vanquish was a huge success, particularly after the release of James's latest opus, Die Another Day, in which the Vanquish was used in Iceland!

The cocktail was almost perfect when it arrived in collectors' garages... almost... because only one thing was missing! The semi-automatic gearbox is pleasant at low speeds, but at higher revs... it's just not quick and fun enough. That's why some manufacturers (including Aston Martin) quickly set about replacing the automatic gearbox with a 6-speed manual.

Our car was delivered new to Germany on 14 February 2003, in the extremely rare 'Canne di Fucile' Ferrari colour, used exceptionally for the first owner. The interior is finished in Charcoal leather, with the rare 2+2 option and Motorola telephone as extras...

In 2016, the Aston Martin dealer in Lyon sold this car to its first French collector, converting it to a manual gearbox at the same time (€25,000 invoice in the file). Our collector bought the car in 2024, and only used it on rare occasions, giving it less than 53,000 km! Of course, its service booklet, manuals, various kits, Leatherman Swiss Army knife and telephone are all present! >



Notre collectionneur s'en portera acquéreur en 2024, et n'utilisera cette auto que dans de rares occasions, permettant d'avoir moins de 53 000 km au compteur ! Évidemment, son carnet d'entretien, ses notices, ses différents kits, son couteau suisse *Leatherman*, et son téléphone sont présents !

Amateurs, pas besoin d'en dire plus, ne ratez simplement pas l'occasion d'acquérir une auto qui coche autant de cases : teinte en commande spéciale, faible kilométrage, origine européenne et conversion mécanique... À vos enchères !

Enthusiasts need say no more, just don't miss the chance to acquire a car that ticks so many boxes: special-order colour, low mileage, European origin and mechanical conversion... Get bidding!



Aston Martin V12 Vantage – 2010

Chassis n° SCFEBBCF6AGS00368

Carte grise française

French registration title

85 000 - 105 000 €

« La plus rare des Aston de série contemporaine, en première main, française d'origine... »

“The rarest of contemporary production Astons, first-hand, original French delivery...”



Reposant sur la base du coupé V8 Vantage, et doté du moteur V12 de la DBS, la V12 Vantage est, avec cette dernière, le modèle le plus puissant de la marque; seuls 1 200 exemplaires seront produits dans l'usine de Gaydon en Angleterre, faisant d'elle l'un des modèles les plus rares de la firme britannique.

Rapidement devenue un modèle emblématique de la gamme, sa boîte mécanique à 6 rapports, son couple et l'allonge de son V12 de 517 ch font d'elle une voiture exclusive dotée d'un caractère rare de nos jours dans cette catégorie...

Notre exemplaire fut livré neuf par Aston Martin Paris à son seul et unique propriétaire dans cette très belle teinte Quantum Silver. Son carnet d'entretien, tamponné, ses notices et son double de clés sont bien entendu encore présents.

Notre exemplaire est encore aujourd'hui en très bel état de conservation, et n'a parcouru depuis sa livraison qu'un peu

plus de 60 000 km! Une fois le V12 réveillé, la sonorité nous emporte... C'est un véritable kart surpuissant, à ne pas mettre entre toutes les mains tant les 517 ch sont brutaux avec ce châssis bien plus court que celui d'une DBS. La combinaison de la boîte de vitesses (aux rapports assez courts) et de cette merveilleuse bande son est un appel au crime, qui rend logique la réputation de cette auto.

Les V12 Vantage de cette génération sont des autos absolument exceptionnelles, alliant tous ce que l'on peut chercher d'une auto de cette catégorie. Il ne fait absolument aucun doute que les valeurs de ces autos ne feront que grimper dans le futur, alors ne ratez pas le train! Cet exemplaire a en plus l'avantage de n'avoir connu qu'un seul propriétaire, et est présenté avec une estimation très attractive... C'est peut-être votre dernière chance!

Based on the V8 Vantage coupé and equipped with the V12 engine from the DBS, the V12 Vantage was, along with the DBS, the marque's most powerful model; only 1,200 examples were produced in the Gaydon factory in England, making it one of the rarest models from the British firm.

It quickly became an iconic model in the range, its 6-speed manual gearbox, its torque and the length of its 517 hp V12 making it an exclusive car with a character that is rare in this category today...

Our example was delivered new by Aston Martin Paris to its one and only owner in this beautiful Quantum Silver colour. Its stamped service book, manuals and spare keys are of course still present.

The car is still in excellent condition and has covered just over 60,000 km since new! Once the V12 wakes up, the sound takes us away... This is a real overpowered kart, not to be put in everyone's hands as the 517 hp are so brutal with this chassis, which is much

shorter than that of a DBS. The combination of the gearbox (with its fairly short ratios) and that wonderful soundtrack is a call to crime, which makes this car's reputation all the more logical.

The V12 Vantages of this generation are absolutely exceptional cars, combining everything you could want from a car in this category. There's absolutely no doubt that the value of these cars will only rise in the future, so don't miss out! This example has the added advantage of having known only one owner, and is presented with a very attractive valuation... This could be your last chance!

42

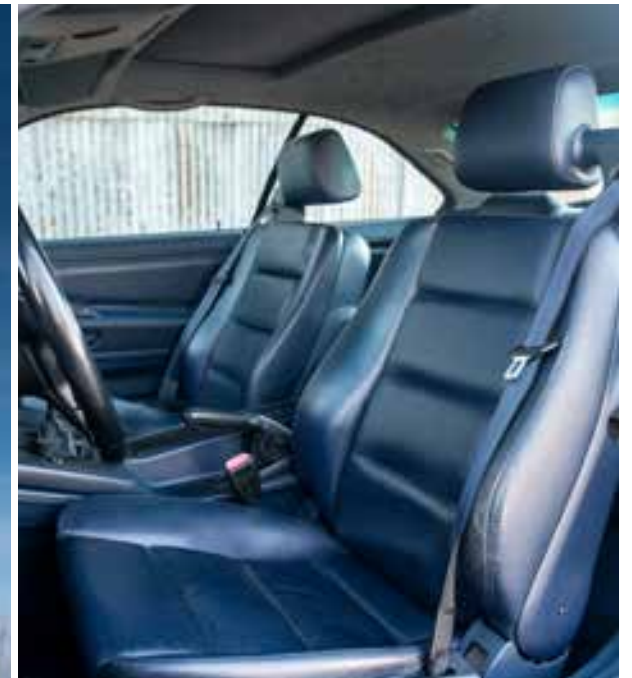
BMW 850 i – 1991

Châssis n° WBAEG110X0CB12812

Titre de circulation italien

Italian registration title

30 000 - 40 000 €

« Rare boîte mécanique, seulement 88 500 km
au compteur »“Rare mechanical gearbox, only 88,500 km
on the odometer”

Présentée au salon de Francfort en 1989, la BMW Série 8 (E31) se voulait l'héritière de la Série 6. Plus évoluée, tant en termes de motorisation, d'esthétique et de technologie, elle se positionne en concurrente des Mercedes 560 SEC et autres Porsche 928 S4. Bouleversant les codes en vigueur, la Série 8 est toujours reconnue comme étant l'un des plus beaux dessins de son temps.

D'origine italienne notre 850i fut vendue le 27 mars 1991 par la concession Sa.Mo.Car. à Rome. Elle a connu 4 propriétaires en Italie avant d'arriver en France en 2020. Elle est accompagnée de son carnet d'entretien et de sa notice d'utilisation en italien. Son certificat de conformité lui permettant une immatriculation en France est également présent.

Affichant seulement 88 500 km au compteur, elle se présente en bon état général, sa carrosserie *Sterlingsilber Metallic* et ses jantes alu sont bien conservées.

Dans l'habitacle, la sellerie en cuir bleu est délicieusement patinée et les moquettes sont en bon état. On notera la présence d'un toit ouvrant électrique et de son autoradio d'origine. Seul le ciel de toit nécessiterait un peu d'attention.

Sous le capot, son moteur V12 M70 de 5.0 l développant 300 ch est associé à une rare boîte de vitesses mécanique à 6 rapports. Cette auto a bénéficié d'une révision avant la vente. Véritable symbole parmi les GT des années 1990, cet exemplaire intéressant constitue une belle opportunité.

Presented at the Frankfurt Motor Show in 1989, the BMW 8 Series (E31) was intended to be the heir to the 6 Series. More advanced in terms of engines, looks and technology, it competed with the Mercedes 560 SEC and the Porsche 928 S4. Shaking up the current codes, the 8 Series is still recognised as one of the most beautiful designs of its time.

Of Italian origin, our 850i was sold on 27 March 1991 by the Sa.Mo. Car. dealership in Rome. It had 4 owners in Italy before arriving in France in 2020. It is accompanied by its service booklet and its instruction manual in Italian. It also comes with its certificate of conformity for registration in France.

With just 88,500 km on the odometer, the car is in good general condition, with Sterlingsilber Metallic bodywork and well-preserved aluminium wheels.

Inside, the blue leather upholstery has a delightful patina and the carpets are in good condition. There's an electric sunroof and original radio. Only the headliner needs a little attention.

Under the bonnet, the 300 hp 5.0-litre M70 V12 engine is mated to a rare 6-speed manual gearbox. This car has been serviced prior to sale. A true icon among the GT cars of the 1990s, this interesting example represents a great opportunity.

Range Rover V8 4.6 « Autobiography » – 1998

Châssis n° SALLPAMJ4WA394271

Carte grise française

French registration title

15 000 - 20 000 €

« Vendu neuf à Monaco et configuration sur-mesure »

“Sold new in Monaco and tailor-made configuration”



Le Range Rover fait partie des légendes incontestables de l'automobile du XX^e siècle. La génération dite P38 fait son apparition au salon de Paris 1994 et sera déclinée en de nombreux modèles à moteurs diesel ou essence. Véritable SUV pratique et luxueux, cette génération rencontrera un succès planétaire et sera commercialisée jusqu'en 2001 ; le top de la gamme sera le V8 4.6 associé à la finition Autobiography.

Le Range présenté ici dans ces pages fut commercialisé en 1998 à Monaco et configuré exclusivement, donc sur-mesure, pour son premier propriétaire Monégasque. De couleur rouge métallisé, l'intérieur est en cuir noir et les impressionnantes boiseries décorent le tableau de bord et les contre-portes. Le moteur est donc le V8 4.6 puissant de 218 ch, très coupleux et onctueux.

Le propriétaire actuel, habitant du Var, en fait l'acquisition en 2013 et ne s'en servira que relativement peu et jamais en expédition tout terrain. L'entretien est toutefois régulièrement effectué et une dernière révision fut entreprise avant la mise en vente.

Le fonctionnement de la voiture est optimal et l'aspect général est proche du neuf, du fait d'avoir vécu toujours dans un climat sain, il n'y a pas de corrosion sur le châssis. Le moteur est volontaire et la transmission douce.

La configuration de ce 4x4 de luxe est encore impressionnante même en 2025 ; les options encore au goût du jour : deux écrans à l'arrière avec les casques ! Ne serait-ce pas ici l'achat idéal pour une petite famille originale ?

The Range Rover is one of the undisputed legends of twentieth-century motoring. The so-called P38 generation made its debut at the 1994 Paris Motor Show, and was followed by a number of diesel and petrol models. A truly practical and luxurious SUV, this generation met with worldwide success and was sold until 2001; the top of the range was the 4.6 V8 associated with the Autobiography finish.

The Range presented here went on sale in Monaco in 1998 and was configured exclusively for its first Monegasque owner. The metallic red interior is finished in black leather, with impressive wood trim decorating the dashboard and door panels. The engine is a powerful 218 bhp 4.6 V8, with plenty of torque and smoothness.

The current owner, who lives in the Var region of France, bought the car in 2013 and only uses it relatively infrequently, and never off-road. The car is regularly serviced, however, and a final service was carried out before it was put up for sale.

The car runs perfectly and looks as good as new, having always lived in a healthy climate, and there is no corrosion on the chassis. The engine is willing and the transmission smooth.

The configuration of this luxury 4x4 is still impressive even in 2025, and the options are still up to date: two TVs at the rear with helmets! Wouldn't this be the ideal purchase for a small family?

Citroën CX 25 GTI TURBO – 1984

Châssis n° VF7MANK000NK0732

Carte grise française

French registration title

20 000 - 30 000 €

« À la grande époque des GTI, la CX envoyait le Turbo ! »

“In the heyday of the GTI, the CX was Turbocharged!”



Au milieu des années 1980, les GTI sont partout mais la mode passe au Turbo. Citroën présente alors son offensive en octobre 1984 sous la forme d'une 25 GTI Turbo. 168 ch sont atteints et les performances sont époustouflantes (220 km/h), alors que la liaison au sol est garantie par des pneus TRX spéciaux. Tout le monde se souvient de la publicité de l'époque avec l'actrice Grace Jones, ambassadrice de la marque, criant : « CX GTI Turbo, c'est démon ! »

La CX GTI Turbo qui illustre ces pages fut mise en circulation en France le 24 octobre 1984. C'est donc une Série 1 AM 85 de couleur gris métallisé et à l'intérieur rarissime rouge grenat. Celle-ci circule dans le département de la Haute-Loire et porte

l'immatriculation 4003 TB 42 jusqu'en 2019 où elle rejoint une belle collection de Citroën à Paris.

Aujourd'hui la CX est en très bel état d'origine dans sa globalité et sa peinture, patinée, est celle d'origine. La sellerie rouge grenat (option d'époque) a été rafraîchie récemment et présente un état neuf. Régulièrement entretenue par son propriétaire passionné, de nombreux frais d'entretien ont été faits. Récemment les sphères avant ont été changées.

De nombreuses factures anciennes et récentes sont présentes dans le dossier. Le barré rouge des mines d'époque est visible ainsi que les travaux récents faits sur la voiture.

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.



Les CX GTI Turbo Série 1 sont des voitures de « connaisseurs » très rare. Le modèle exact ne durera que moins d'un an avant l'arrivée des Série 2 et du grand restylage de la gamme CX et surtout de l'échangeur sur les Turbo. Ajoutez à cela l'intérieur cuir rouge sur celle-ci, la combinaison doit être proche du modèle unique !

By the mid-1980s, GTIs were everywhere, but the fashion was shifting to the Turbo. Citroën presented its offensive in October 1984 in the form of a 25 GTI Turbo. It produced 168 hp and stunning performance (220 km/h), while special TRX tyres ensured good roadholding. Everyone remembers the advertising at the time, with actress Grace Jones, the brand's ambassador, shouting: "CX GTI Turbo, it's demon!"

The CX GTI Turbo that illustrates these pages was launched in France on 24 October 1984. It's a Series 1 AM 85 in metallic

grey with a rare garnet-red interior. It was registered 4003 TB 42 in the Haute-Loire department until 2019, when it joined a fine Citroën collection in Paris.

Today, the CX is in very good original condition throughout, with the original patina paintwork. The garnet-red upholstery (a period option) has recently been refreshed and is in like-new condition. Regularly maintained by its enthusiastic owner, a great deal of servicing has been carried out. The front spheres have recently been changed.

Numerous old and recent invoices are on file. The red strikethrough of the original mines is visible, as is the recent work carried out on the car.

The Series 1 CX GTI Turbo is a very rare 'connoisseur's' car. The exact model only lasted less than a year before the arrival of the Series 2 and the major restyling of the CX range, and especially the exchanger on the Turbo. Add to that the red leather interior on this one, and the combination must be close to a one-off!



45

Volvo P1800 ES – 1972

Châssis n° 1836354000185
Carte grise française de collection
French historic registration title

25 000 - 30 000 €

« Le break de chasse à la ligne intemporelle
qui conjugue fiabilité et style »

“ *The timeless shooting break that combines
reliability and style* ”



Son fonctionnement est tout à fait satisfaisant avec une mécanique parfaitement réglée et une voiture très entretenue dans son ensemble tout au long de sa vie. Dernièrement, une révision fut effectuée avec le changement de l'huile et des filtres et une remise en état de son faisceau.

Les Volvo P1800 ont une ligne à couper le souffle avec ce fameux look 2 portes « shooting break » et si l'on en voit occasionnellement, rares sont les modèles avec un historique aussi complet et documenté depuis la mise en circulation. Ces autos sont attachantes et surtout très fiables.

The P1800 was presented at the Brussels Motor Show in January 1960, and again in April in New York. The cars, initially built at Jensen, were then assembled at the Torslanda factory in Sweden. Production lasted until June 1972, with 39,414 Volvo P1800s, then 1800 Ss (for Sweden) and 1800 Es (injection) built. In August 1971, the coupé was joined by a newcomer, the Jaktvagn, or hunting car in Swedish. This sublime hunting station wagon, called the 1800 ES, was still being studied by Frua, and was built in just two years, with 8,077 units built by June 1973, only in the fuel-injected version with the 2-litre B20 engine.

The P1800 we are interested in here is a fuel-injected version, sold new in the USA. Released in January 1972, it was originally painted Cypress Green with a black leatherette interior. It will arrive in France in December 2021 to join the collection of a Breton enthusiast who will register it here.

The Volvo's history is exceptional and crystal clear. It has belonged to a family in the state of Ohio since 1988. All its maintenance is documented, with a large number of invoices and, above all, a complete restoration undertaken in 2006 that is fully visible in the photos.

The car runs very satisfactorily, with perfectly tuned mechanics and has been very well maintained throughout its life. It has recently been serviced, with the oil and filters changed and the wiring harness overhauled.

Volvo P1800s have breathtaking lines, with that famous 2-door 'shooting break' look, and although we see them occasionally, it's rare to find a model with such a complete and documented history since it was first put on the road. These cars are endearing and, above all, very reliable.

La P1800 fut présentée en janvier 1960, au salon de Bruxelles, puis en avril à New-York. Les voitures, initialement construites chez Jensen, furent ensuite assemblées à l'usine de Torslanda, en Suède. La production s'étalera jusqu'en juin 1972, avec 39 414 Volvo P1800 puis 1800 S (pour Suède) et 1800 E (injection) construites. En août 1971, le coupé se voit épaulé par une nouvelle venue, la Jaktvagn, ou voiture de chasse en suédois. Ce sublime break de chasse, baptisé 1800 ES, étudié encore par Frua, sera construit deux ans seulement, à 8 077 unités jusqu'en juin 1973, uniquement en version injection avec le moteur 2 l type B20.

La P1800 qui nous intéresse ici est une version à injection donc et vendue neuve aux USA. Commercialisée en janvier 1972 elle est d'origine de couleur vert Cyprès et l'intérieur est en simili noir. Elle arrive en France en décembre 2021 pour rejoindre la collection d'un amateur breton qui se chargera de son immatriculation ici.

L'historique de la Volvo est tout à fait exceptionnel et limpide. Celle-ci appartenait à une famille de l'état de l'Ohio depuis 1988. Tout son entretien est documenté avec un très grand nombre de factures et surtout une restauration intégrale entreprise en 2006 entièrement visible sur des photos.



Ford Thunderbird II – 1960

Chassis n° OY73Y114537
Carte grise française de collection
en cours

French historic registration title in progress

18 000 - 24 000€

« Une belle américaine, rare sur notre territoire,
avec une estimation très attractive ! »

*“A beautiful American, rare on our territory,
with a very attractive estimate!”*



À la sortie de la Chevrolet Corvette en 1953, Ford se trouve dans une position assez désagréable... Ils ne sont simplement plus à la page! Deux ans plus tard, leur réponse s'appelle Thunderbird! Malgré une ligne très réussie, les performances ne sont pas véritablement au rendez-vous, et la T-Bird rentrera plutôt en concurrence avec les Cadillac Eldorado.

En 1958, Ford met à jour la Thunderbird avec, en élément principal, le changement de look complet: les lignes sont plus tendues, et font directement référence aux avions de l'époque. Le succès est désormais au rendez-vous, et plus de 90 000 exemplaires seront vendus!

Notre exemplaire est acquis en 1991 par un collectionneur français aux États-Unis à un amateur qui possédait son auto depuis... 1971! La voiture était alors dans son strict état d'origine, et a roulé ainsi en Europe pendant quelques années.

Lors de son achat, le propriétaire actuel décide d'effectuer une importante restauration: près de 29 000€ seront ainsi investis pour reprendre la peinture, les chromes, la sellerie, le faisceau électrique et le système hydraulique de la capote (factures présentes dans le dossier). Aujourd'hui, la voiture est en bel état général, et fonctionne très bien: le moteur a par ailleurs été intégralement révisé récemment. Seul un réglage de la commande de boîte de vitesses sera à prévoir, et le couvre capote à retrouver!

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.



Voici donc l'occasion d'acheter une belle américaine à la motorisation gargantuesque, dans un bel état de conservation et avec un historique bien suivi! Avec une estimation aussi attractive, c'est un cadeau!

When the Chevrolet Corvette came out in 1953, Ford found itself in a rather unpleasant position... They were simply out of date! Two years later, their answer was the Thunderbird! Despite its very good looks, the T-Bird's performance was not really up to scratch, and it had to compete with the Cadillac Eldorado.

In 1958, Ford updated the Thunderbird, the main feature of which was a complete change of look: the lines were tighter and made direct reference to the aircraft of the time. It was a great success, selling over 90,000 units!

Our example was acquired in 1991 by a French collector in the United States from an enthusiast who had owned the car since... 1971! At the time, the car was in mint condition, and was driven in Europe for several years.

When he bought the car, the current owner decided to carry out a major restoration: almost €29,000 was invested in restoring the paintwork, chromes, upholstery, wiring harness and soft top hydraulics (invoices on file). Today, the car is in good general condition, and runs very well: the engine has also recently been completely overhauled. All that's needed is to adjust the gearbox control and find the soft top cover!

This is your chance to buy a beautiful American car with a gargantuan engine, in excellent condition and with a well-maintained history! With such an attractive valuation, it's a real gift!



Studebaker Avanti – 1963

Chassis n° 63-RQ2478
Carte grise française de collection
French historic registration title
40 000 - 60 000 €

« Une américaine rarissime,
ici dans sa version la plus puissante ! »
“A rare American car,
here in its most powerful version!”



Dans les grands noms de l'industrie automobile aux États-Unis figure à une place de choix un certain Raymond Loewy, français expatrié outre-Atlantique après la Première Guerre Mondiale. Après 70 ans de carrière, ce dessinateur industriel pourra se targuer d'avoir exécuté les logos Shell, BP, Lucky Strike, ou encore d'avoir été le père du mouvement Streamline...

Sa pièce maîtresse restera une automobile : la Studebaker Avanti ! Réalisée en seulement 40 jours, son cahier des charges était simple : dessiner la voiture de sport idéale (rien que ça !). L'exemplaire présenté dans ces pages est un modèle R2 à compresseur et boîte de vitesses mécanique. Sa carrosserie en fibre de verre arbore une magnifique couleur bleu argent, marié à une sellerie en skaï rouge et crème.

La voiture a circulé aux USA jusqu'en 2011, avant d'être importée en France en 2012. Son précédent propriétaire la conservera 10 ans, en veillant à utiliser régulièrement son auto, tout en lui offrant un entretien méticuleux et régulier. Ce sont les spécialistes de Pacific Garage, à Vernon, qui s'occuperont de cette auto, avec notamment une réfection complète du moteur en 2017, et la restauration de l'ensemble du système de freinage en 2021. Malgré une faible utilisation depuis son arrivée dans la collection du propriétaire actuel, notre essai a révélé une voiture très homogène, encore incroyablement puissante pour nos standards actuels. La combinaison moteur V8 à compresseur et boîte manuelle transforme l'Avanti en *dragster*. Une révision d'usage sera cependant à prévoir pour repartir l'esprit tranquille.

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.



Rarissime sur le marché français, cette voiture se démarque de toutes les autres, tant par sa ligne futuriste que par sa mécanique. Confortable, le modèle comblera de joie le connaisseur d'américaines, celui en quête d'une perle rare ou l'admirateur du plus grand designer du XX^e siècle.

One of the great names in the American car industry is Raymond Loewy, a French expatriate who moved to the United States after the First World War. After a career spanning 70 years, this industrial designer can boast of having designed the Shell, BP and Lucky Strike logos, as well as being the father of the Streamline movement...

His masterpiece will always be a car: the Studebaker Avanti! Completed in just 40 days, his brief was simple: to design the ideal sports car (no less!). The example presented in these pages is an R2 model with a compressor and mechanical gearbox. Its fibreglass bodywork is a magnificent silver-blue, with red and cream skai upholstery.

The car ran in the USA until 2011, before being imported to France in 2012. Its previous owner kept the car for 10 years, making sure it was used regularly and receiving meticulous, regular maintenance. The specialists at Pacific Garage in Vernon will look after the car, including a complete overhaul of the engine in 2017 and restoration of the entire braking system in 2021.

Despite little use since its arrival in the current owner's collection, our test drive revealed a very consistent car, still incredibly powerful by today's standards. The combination of supercharged V8 engine and manual gearbox transforms the Avanti into a dragster. However, you'll need to have the car serviced before you can set off again with peace of mind.

A rarity on the French market, this car stands out from all the others, as much for its futuristic styling as for its powertrain. Comfortable, the model will delight the connoisseur of American cars, those in search of a rare gem or the admirer of the greatest designer of the twentieth century.



Nash-Healey Le Mans Coupé – 1953

Chassis n° 3009
Carte grise française
French registration title
50 000 - 70 000 €

« Moins de 200 exemplaires produits, ici l'un des plus beaux survivants avec plus de 120 000 € de restauration ! »
“Fewer than 200 examples produced, and here is one of the finest surviving examples, with over €120,000 worth of restorations!”



Notre histoire commence sur le pont du *RMS Queen Elizabeth*, mythique paquebot anglais : Donald Healey, pilote et industriel de génie anglais, rencontre au gré du hasard le directeur de Nash-Kelvinator (qui deviendra AMC). La discussion tourne autour de l'automobile, sans surprise, et de l'idée de Donald Healey de construire une sportive, idéalement animée par un moteur américain.

Ce sera chose faite quelques années plus tard, avec la Nash-Healey Le Mans, reprenant donc le châssis de la Healey Silverstone, et un ensemble moteur-boîte-pont d'origine Nash (quelques modifications Healey : culasse alu, carburateurs SU, suspensions avant...). Élément primordial, la carrosserie est signée Pinin Farina !

Notre exemplaire fut vendu neuf par le concessionnaire Nash de West Pa., aux Etats-Unis, avec les rares jantes à rayons, et les poignées de portes spécifiques Pinin Farina. Elle restera pendant 50 ans dans la même famille, et recevra à la fin de ce demi-siècle une importante restauration avant d'être vendue à un collectionneur Californien.

Elle ne restera cette fois-ci qu'une année dans cette famille, avant de partir pour l'Allemagne chez un collectionneur qui fera réaliser une restauration impressionnante de 2004 à 2010, pour plus de 120 000 € ! En 2012, un collectionneur belge s'en porte acquéreur, et effectuera de nouveau quelques travaux (notamment une réfection moteur), cette fois-ci chez LMB Racing. >

Our story begins on the deck of the RMS Queen Elizabeth, the legendary British ocean liner: Donald Healey, a British pilot and industrial genius, meets by chance the director of Nash-Kelvinator (later to become AMC). The discussion turned to cars, unsurprisingly, and to Donald Healey's idea of building a sports car, ideally powered by an American engine.

This was to happen a few years later, with the Nash-Healey Le Mans, based on the chassis of the Healey Silverstone and a Nash-origin engine, gearbox and axle (with a few Healey modifications: aluminium cylinder head, SU carburetors, front suspension, etc.). Crucially, the bodywork is by Pinin Farina!

Our car was sold new by the Nash dealer in West Pa. in the United States, with the rare spoked wheels and Pinin Farina door handles. It remained in the same family for 50 years, and at the end of that half-century underwent a major restoration before being sold to a Californian collector.

This time, it only stayed with the family for a year, before heading off to Germany to a collector who had an impressive restoration carried out between 2004 and 2010, at a cost of over €120,000! In 2012, a Belgian collector bought the car, and again carried out some work (including an engine rebuild), this time at LMB Racing. The current owner added the car to his collection in 2021, but only drove it a few kilometres, preferring to admire its sumptuous bodywork! The car was recently serviced by Atelier 46. >



C'est en 2021 que le propriétaire actuel ajoute cette auto à sa collection : il n'en profitera que sur quelques kilomètres, préférant admirer sa somptueuse carrosserie ! Récemment, une révision d'usage a été effectuée par l'Atelier 46.

Avec un peu moins de 200 exemplaires produits, cette anglo-américaine animée par un 6-cylindres fait partie des autos les plus exclusives que nous ayons eu l'occasion de présenter. Aujourd'hui avec une estimation très attractive, c'est une occasion rare pour un connaisseur souhaitant rouler élégant et différent !

With just under 200 examples produced, this 6-cylinder Anglo-American is one of the most exclusive cars we have ever presented. Now with a very attractive valuation, it's a rare opportunity for a connoisseur looking to drive something elegant and different!

Cadillac Série 62 Coupé de Ville – 1956

Chassis n° 5662099909
Carte grise française de collection en cours
French historic registration title in progress

35 000 - 55 000 €

« Le symbole de la puissance américaine
des années 1960 ! »

“The symbol of American power in the 1960s!”



L'un des modèles les plus mythiques de la production américaine des années 1950 et 1960 est sans aucun doute la Cadillac Série 62, véritable figure de proue de la puissance américaine sur le secteur automobile.

Le millésime 1956 est marqué par un tout nouveau moteur V8, passant de 331 ci à 365 ci (portant ainsi la puissance à 305 ch), et par l'adoption d'une boîte de vitesses Hydra Matic revue, plus résistante et douce que les précédentes.

Cet exemplaire arrive sur le Vieux Continent dans les années 1990 et va bénéficier au tout début des années 2000 d'une restauration d'envergure. Lors de ces travaux, rien n'est laissé au hasard : réfection intégrale de la carrosserie, de la sellerie,

et de la mécanique ! L'ensemble de ces travaux est documenté, et accessible sur demande.

La voiture est encore aujourd'hui en bon état de fonctionnement, et malgré une faible utilisation dans les dernières années, son V8 de 6 l de cylindrée tourne comme au premier jour ! Sa carrosserie est toujours très belle, la peinture bien étendue, et l'habitacle ne présente pas non plus de défauts notables.

Ce beau Série 62 Coupé de Ville, encore dans sa teinte Alpine White conforme à l'origine, fait sans aucun doute partie des plus beaux exemplaires sur le marché. Collectionneurs, voici l'opportunité de rouler en 2025 dans l'un des plus beaux coupés américains, pour le prix d'une citadine neuve !

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.

One of the most legendary models of American production in the 1950s and 1960s was undoubtedly the Cadillac 62 Series, a veritable figurehead of American power in the automotive sector.

The 1956 model featured an all-new V8 engine, increased from 331 ci to 365 ci (bringing power to 305 hp), and the adoption of a revised Hydra Matic gearbox, which was stronger and smoother than its predecessors.

This model arrived on the Old Continent in the 1990s and underwent a major restoration in the early 2000s. No stone was left unturned during the work, which included a complete overhaul of the bodywork, upholstery and powertrain! All of this work is documented and available on request.

The car is still in good working order today, and despite little use in recent years, its 6-litre V8 engine still runs like new! The bodywork is still very attractive, the paintwork well extended, and there are no notable defects in the interior either.

This handsome Serie 62 Coupé de Ville, still in its original Alpine White colour, is without doubt one of the finest examples on the market. Collectors, here's your chance to drive in 2025 in one of the finest American coupés, for the price of a new city car!

50

Rolls-Royce 20/25 Sport Saloon – 1934

Chassis n° GUB21
Carte grise française de collection en cours
French historic registration title in progress

35 000 - 55 000 €

« Restauration de très haute qualité ! »
“Top-quality restoration!”



Présentée en 1929 pour remplacer la vieillissante 20 HP, la 20/25 est une petite révolution dans l'histoire de Rolls-Royce, en devenant très vite le modèle le plus vendu du catalogue. Son 6-cylindres couplé avec la boîte de vitesses à quatre rapports synchronisés la rend très agréable à conduire, même dans la circulation moderne ! D'après la fiche usine qui l'accompagne, notre exemplaire fut commandé par le Colonel Porritt, à l'époque manager de l'équipe de la Nouvelle-Zélande des Jeux Olympiques de Berlin, qui ne prendra finalement pas livraison de la voiture. C'est un certain Peter Reid, d'Euxton Hall, en Angleterre, qui deviendra en effet le premier propriétaire de cette auto, le 27 mars 1934. En 1994, après un passage d'une trentaine d'années aux États-Unis, la voiture

revient en Europe pour une restauration de très bonne qualité, documentée dans le dossier. Un effort particulier sera porté sur la carrosserie, confirmé là aussi par un important dossier de photos. Aujourd'hui, la voiture porte fièrement cette teinte unique qui lui avait été apposée lors de ces travaux, et est dans un état de conservation impeccable. La sellerie, plus ancienne que la restauration, semble pour sa part être d'origine. La mécanique est tournante malgré une faible utilisation depuis quelques années, mais une révision globale sera conseillée avant de reprendre la route. Avec une estimation contenue, cette luxueuse avant-guerre restaurée à grands frais fait certainement partie des meilleurs exemplaires disponibles aujourd'hui sur le marché !

Introduced in 1929 to replace the ageing 20 HP, the 20/25 was a minor revolution in the history of Rolls-Royce, quickly becoming the best-selling model in the catalogue. Its 6-cylinder engine coupled with a four-speed synchronised gearbox made it a pleasure to drive, even in modern traffic!

According to the accompanying factory data sheet, our example was ordered by Colonel Porritt, then manager of the New Zealand team at the Berlin Olympics, who never actually took delivery of the car. It was a certain Peter Reid of Euxton Hall, England, who became the first owner of this car on 27 March 1934. In 1994, after spending some thirty years in the United States, the car returned to Europe for a top-quality restoration, documented in

the dossier. Particular attention was paid to the bodywork, which is also supported by an extensive photo file.

Today, the car proudly wears the unique colour that was applied during the restoration, and is in impeccable condition. The upholstery, which is older than the restoration, appears to be original. The mechanics are running smoothly despite little use in recent years, but an overall overhaul would be advisable before taking to the road again. At a contained estimate, this luxurious pre-war car, restored at great expense, is certainly one of the best on the market.

Rolls-Royce Silver Cloud II – 1960

Châssis n° LSVB249
En cours d'immatriculation en carte grise de collection
Contrôle technique non valide
French historic registration title in progress
Non valid contrôle technique

20 000 - 30 000 €

Lot vendu sur réitération des enchères conformément à la procédure détaillée à l'article L. 321-14 du code de commerce.

« Un superbe projet de remise en route mécanique, avec un budget raisonnable »

“A superb mechanical refurbishment project, on a reasonable budget!”



Les années 1960 ont offert au monde de l'automobile certaines des autos les plus mythiques de son histoire : Ferrari 250 GTO, Jaguar Type E, et dans le segment le plus luxueux de tous, la Rolls-Royce Silver Cloud ; déclinée en trois versions différentes pendant ses années de règne sur l'opulence automobile, elle restera pour toujours l'une des Rolls-Royce les plus importantes !

Notre exemplaire fait partie de la seconde série, reconnaissable avant tout par l'adoption d'un nouveau moteur V8 de 6,2 l, offrant un confort de conduite et un couple encore plus impressionnant que son aïeule.

Aujourd'hui, sa carrosserie porte une élégante patine, mais présente comme défauts une trace de corrosion sur un coin de porte,

et un manque sur le pare-chocs : son intérieur a lui aussi gagné une patine magnifique avec les années, et reste en très bel état.

Après un long remisage de l'autre côté de l'Atlantique, notre auto est récupérée par son propriétaire actuel, tombé amoureux de sa combinaison de couleurs ; une révision complète des éléments mécaniques sera donc nécessaire avant de reprendre la route.

Ce mythe des années 1960 n'attend qu'un passionné bricoleur pour reprendre la route ! Avec une estimation aussi attractive, ne la laissez pas passer.

The 1960s gave the motoring world some of the most legendary cars of its history: the Ferrari 250 GTO, the Jaguar E-Type, and in the most luxurious segment of all, the Rolls-Royce Silver Cloud; available in three different versions during its reign of automotive opulence, it will forever remain one of the most important Rolls-Royces!

Our example is part of the second series, recognisable above all by the adoption of a new 6.2-litre V8 engine, offering even more impressive driving comfort and torque than its predecessor.

Today, the bodywork has an elegant patina, but its flaws include a trace of corrosion on one corner of a door and a missing part on

the bumper; the interior has also acquired a magnificent patina over the years, and remains in very good condition.

After a long period of storage on the other side of the Atlantic, our car was picked up by its current owner, who had fallen in love with its colour combination; a complete overhaul of the mechanical parts will therefore be necessary before taking to the road again.

This 1960s myth is just waiting for a keen mechanic to get it back on the road! With such an attractive valuation, don't let it pass you by.

52

Mercedes-Benz 28/95 PS Sport « Targa Florio » – 1921

Châssis n° 15864
Titre de circulation luxembourgeois
Luxembourg registration title
200 000 - 300 000 €

« Lune des plus désirables Mercedes de Sport des années
1920, dans sa déclinaison course Targa Florio »
*“One of the most desirable Mercedes sports cars
of the 1920s, in its Targa Florio racing version”*



La première routière sportive de la marque à l'Étoile,
considérée comme la mère de toutes les supercars
Voiture reconstruite à partir de pièces d'origine
Incroyable moteur 6-cylindres en ligne arbre à came
en tête de 7,2 l de cylindrée d'inspiration aéronautique
Impressionnante et désirable version Targa Florio
Unique sur le marché, estimation très attractive

*The first sports tourer from Mercedes,
considered to be the mother of all supercars
Car rebuilt from original parts
Incredible aircraft-inspired 7.2-litre in-line 6-cylinder engine
with overhead camshafts
Impressive and desirable Targa Florio version
Unique on the market, very attractive valuation*





La 28/95 PS est une auto très importante dans l'histoire de la marque de Stuttgart. Produite de 1914 à 1924 (avec une interruption pendant la Première Guerre mondiale), elle est la mère de toutes les Mercedes routières sportives S qui ont suivi, dont les fameuses SS et SSK... Avant le conflit mondial, seulement 25 exemplaires voient le jour, mais la production reprend après la Grande Guerre et on estime que la production totale avoisine les 600 unités. Son moteur, conçu par Paul Daimler lui-même, est étroitement dérivé du moteur d'avion DF 80 *Kaiserpreis*, développé en 1912.

Comme lui, c'est un 6-cylindres en ligne à arbre à cames en tête de 7 274 cm³ de cylindrée développant 90 ch, une puissance énorme pour l'époque, et pouvant amener le châssis de 28/95 jusqu'à une vitesse exceptionnelle supérieure à 130 km/h. Avec son immense radiateur en coupe-vent, et ses trois sorties d'échappement latérales, l'ensemble avait fière allure, et on testa même un compresseur qui ne fut finalement jamais monté en série mais que l'on trouva sur une voiture de course, à la Targa Florio 1922, dont la puissance grimpa à... 140 ch ! La 28/95 innova même au niveau du freinage puisque ce fut la première Mercedes à recevoir à partir de 1923 des freins sur les quatre roues. Elle reçut de nombreuses formes de carrosseries, de différents carrossiers, et la plupart des modèles furent exportés

aux États-Unis. La victoire (de classe, voiture de série) à la Targa Florio 1921 d'un châssis à empattement court (3,07 m) participa grandement à sa renommée et à son succès commercial, alors que les marques allemandes n'étaient pas forcément bien vues, ni les bienvenues dans les courses internationales...

En effet, le 29 mai 1921, le pilote Max Sailer (ce n'est pas un jeu de mots !) pilota une 28/95 engagée par l'usine à la relevée Targa Florio ; il parcourut les 432 km de pistes en terre battue (4 tours de l'île !) en un peu moins de 7h30, à une vitesse moyenne de 57,9 km/h, avec le record du tour à la clé. Et ce malgré plusieurs crevaisons (9 !), alors que le vainqueur au général, au volant d'une Fiat (authentique voiture de course) ne s'était jamais arrêté et le devançait de seulement 2 minutes... Est-il encore utile de préciser que les deux voitures engagées par l'usine étaient venues par la route (une autre époque !) au terme d'un périple de plus de 2000 km ?

La version Sport Course « Targa Florio », qui se caractérisait par son châssis court, un radiateur surbaissé et sa carrosserie sportive minimaliste, fut même proposée au catalogue de la marque à l'Etoile, et acquise par quelques « civils ». Les survivantes de 28/95 sont rarissimes aujourd'hui. L'exemplaire qui illustre ces pages fut acquis par le propriétaire actuel en Suisse en 2001. Un rapport d'expertise de l'époque indique que le >

The 28/95 PS is a very important car in the history of the Stuttgart-based marque. Produced from 1914 to 1924 (with a hiatus during the First World War), it was the mother of all the Mercedes S sports road cars that followed, including the famous SS and SSK... Before the First World War, only 25 examples were produced, but production resumed after the Great War and it is estimated that the total production was close to 600 units. Its engine, designed by Paul Daimler himself, was closely based on the DF 80 Kaiserpreis aircraft engine developed in 1912.

Like it, it was an in-line 6-cylinder engine with an overhead camshaft and a cubic capacity of 7,274 cc, developing 90 hp – enormous power for its time – and capable of taking the 28/95 chassis to an exceptional speed of over 130 km/h. With its huge windscreen radiator and three side exhausts, the whole thing was a real eye-catcher, and we even tested a compressor that was never fitted in series production, but was found on a racing car at the 1922 Targa Florio, with a power output of... 140 hp! The 28/95 even broke new ground in terms of braking, being the first Mercedes to be fitted with four-wheel brakes from 1923. It was given many different body styles by different coachbuilders, and most models were exported to the United States. The victory (in class, as a production car) at the 1921 Targa Florio of a short-wheelbase chassis (3.07 m) contributed greatly to its fame and



commercial success, at a time when German marques were not necessarily well regarded or welcome in international races...

On 29 May 1921, Max Sailer drove a 28/95 entered by the factory in the Targa Florio; he covered the 432 km of dirt track (4 laps of the island!) in just under 7.5 hours, at an average speed of 57.9 km/h, setting a lap record in the process. And this despite several punctures (9!), while the overall winner, at the wheel of a Fiat (an authentic racing car), never stopped and was just 2 minutes ahead of him... Need I point out that the two cars entered by the factory had come by road (a different era!) at the end of a journey of more than 2,000 km?

The Sport Course 'Targa Florio' version, with its short chassis, low radiator and minimalist sports body, was even offered in the Etoile marque's catalogue, and acquired by a few "civilians". >



moteur, l'ensemble de la transmission et les essieux proviennent d'une 28/95, tandis que le châssis a été modifié au niveau de la suspension avant et que le radiateur vient d'une Mercedes 24/100/140 ou d'une K. La caisse « Targa Florio » est approchante et un peu fantaisiste, et le nouveau propriétaire décide de restaurer la voiture au plus proche de la version civile Targa Florio, proposée à l'époque au catalogue de la marque après la victoire insulaire de Max Sailer. Rien n'est laissé au hasard, et tout est reconstruit selon les plus hauts degrés d'exigence : vilebrequin taillé sur mesure dans la masse, pignons de boîtes refabriqués, carrosserie réalisée sur-mesure en Angleterre... Après quelques années de travail, la voiture est dans l'état où elle se trouve aujourd'hui, ayant très peu été utilisée depuis. Un courrier des archives de Mercedes Benz daté du 21 septembre 2010 (copie jointe au dossier) confirme que le châssis #15864 correspond à une 28/95 sortie d'usine en mars 1921... deux mois avant le succès de Max Sailer à la Targa Florio.

Le taux de survie des 28/95 est extrêmement faible, et leur présence sur le marché relève de l'événement. Lorsque tel est le cas, le prix de voitures disposant de leur carrosserie d'origine avoisine le million d'euros. Aguttes vous offre ici l'opportunité d'acquérir une 28/95 dans sa forme la plus désirable pour une estimation défiant toute concurrence... Une chance unique à ne pas laisser passer.

Survivors of 28/95 are extremely rare today. The example that illustrates these pages was acquired by the current owner in Switzerland in 2001. An expert's report at the time stated that the engine, transmission and axles came from a 28/95, while the chassis had been modified with the front suspension and the radiator came from a Mercedes 24/100/140 or a K. The 'Targa Florio' bodywork is similar and a little fanciful, and the new owner decided to restore the car as closely as possible to the civilian Targa Florio version, which was offered in the marque's catalogue at the time after Max Sailer's island victory. Nothing was left to chance, and everything was rebuilt to the highest standards: the crankshaft was cut to size, the gearbox sprockets were remanufactured, and the bodywork was made to measure in England. After a few years' work, the car is in the condition it is in today, having been used very little since. A letter from the Mercedes Benz archives dated 21 September 2010 (copy attached) confirms that chassis #15864 corresponds to a 28/95 that left the factory in March 1921... two months before Max Sailer's success at the Targa Florio.

The survival rate of 28/95s is extremely low, and their presence on the market is an event. When they do, the price of cars with their original bodywork approaches one million euros. Aguttes offers you the opportunity to acquire a 28/95 in its most desirable form at an unbeatable price... A unique opportunity not to be missed.



Triumph Vitesse 2-Litre – 1967

Chassis n° 202LDL
Carte grise française
French registration title

15 000 - 25 000€

« La Beach Car parfaite ? »
“The perfect Beach Car?”



En septembre 1966, Triumph révisé la recette de sa Vitesse, un cabriolet 4-places à la ligne signée Michelotti. Le principal élément est l'évolution du 6-cylindres, ici issu de la GT6, poussé à 2 l et 95 ch! Le résultat est au rendez-vous et permet un compromis idéal entre couple, puissance, habitabilité et plaisir de conduire...

Notre exemplaire intègre en 2013 le musée personnel d'un collectionneur du sud de la France, ayant une équipe de mécaniciens à temps plein chargée de ses autos et de ses projets. C'est ainsi que ce paisible cabriolet anglais fut intégralement restauré pour en faire la parfaite Beach Car!

Lors de ces travaux, aucune limite de coût n'est établie, permettant donc d'obtenir le résultat que nous avons sous les yeux.

La carrosserie est impeccable, la sellerie de très bonne facture, et la mécanique est au même niveau: c'est virtuellement une Triumph Vitesse neuve!

Achetée en 2023 par le propriétaire actuel via Aguttes, la voiture n'a depuis parcouru que quelques kilomètres. Aujourd'hui encore, la restauration est toujours aussi belle, et la mécanique fonctionne très bien!

Amateurs en quête de l'objet unique, ne cherchez plus! Ce niveau de restauration ne sera probablement jamais égalé sur une Triumph Vitesse, et l'estimation ne représente qu'une fraction de son coût réel...

In September 1966, Triumph revised the recipe for its Vitesse, a 4-seater convertible with lines designed by Michelotti. The main element was the evolution of the 6-cylinder engine, in this case taken from the GT6, increased to 2 litres and 95 hp! The result is an ideal compromise between torque, power, space and driving pleasure...

In 2013, our example joined the personal museum of a collector in the south of France, who has a full-time team of mechanics in charge of his cars and projects. This peaceful English convertible was completely restored to make the perfect Beach Car!

No cost limit was set for the work, and the result is exactly as we see it today. The bodywork is impeccable, the upholstery

very well done, and the mechanicals are on the same level: it's virtually a new Triumph Vitesse!

Purchased in 2023 by the current owner via Aguttes, the car has since covered just a few kilometres. Even today, the restoration is as beautiful as ever, and the mechanics work very well!

So if you're looking for something unique, look no further! This level of restoration will probably never be matched on a Triumph Vitesse, and the estimate represents only a fraction of its real cost...

54

Mercedes-Benz 450 SEL – 1977

Châssis n° 116033.12.071173
Titre de circulation luxembourgeois
Luxembourg registration title

12 000 - 18 000 €
SANS RÉSERVE

« L'opulence de la fin des années 1970,
avec une estimation extrêmement attractive ! »

*"The opulence of the late 1970s, now for an extremely
attractive price!"*



En 1972, Mercedes renouvelle sa Classe S avec la version W116, depuis les années 1960 à l'étude en vue de produire la voiture offrant le plus de sécurité sur le marché; la ligne, rallongée, modernisée, est le dernier coup de crayon de Friedrich Geiger, le génie derrière les plus gros succès de la firme comme la 300 SL... Plusieurs motorisations sont proposées, avec en haut de la gamme la 450 au V8 de 4,5 l développant 225 ch; en plus de la plus importante motorisation, notre exemplaire bénéficie de l'empattement long (SEL), ainsi que d'une rarissime séparation chauffeur d'origine!

Livré neuf en France dans cette configuration unique mêlant une carrosserie sobre à un intérieur en cuir et velours bleu,

cet exemplaire a un historique connu depuis 1979 qui semble prendre en grande partie racine dans les rues du 8^e arrondissement parisien...

Aujourd'hui, la voiture profite d'une belle patine tant au niveau de la carrosserie que de l'habitacle, qui semble avoir été refait par endroits (tableau de bord); arrêté depuis quelques années, le moteur est tournant mais nécessitera une révision avant de reprendre la route

Amateurs du kitsch de la fin des années 1970, ne manquez pas cette opportunité unique sur le marché...

In 1972, Mercedes renewed its S-Class with the W116 version, which had been studied since the 1960s with a view to producing the safest car on the market; the lengthened, modernised lines were the final stroke of the pencil of Friedrich Geiger, the genius behind the firm's biggest successes such as the 300 SL... Several engine options were available, with the top of the range being the 450 with a 4.5-litre V8 producing 225 hp; in addition to the most important engine, our example was equipped with the long wheelbase (SEL), as well as a very rare original driver's separation!

Delivered new in France in this unique configuration, combining a sober body with a leather and blue velvet interior, this car has

a history dating back to 1979, which seems to be largely rooted in the streets of the 8th arrondissement of Paris...

Today, the car benefits from a beautiful patina on both the body and the interior, which seems to have been redone in places (dashboard); stopped for a few years, the engine is running but will need a service before taking to the road again

If you're a fan of the kitsch of the late 1970s, don't miss this unique opportunity on the market...

55

Mercedes-Benz 300 « Pékin-Paris » (W186) – 1952

Châssis n° 18601102774152
Titre de circulation luxembourgeois
Luxembourg registration title

18 000 - 24 000 €
SANS RÉSERVE

« Une berline fiable et robuste à l'épreuve
des rallyes les plus éprouvants »

*“A reliable, robust sedan that can stand up
to the toughest rallies”*



La Mercedes 300 est présentée lors du salon de Francfort 1951, il s'agit de la plus grande et plus puissante voiture allemande de série à l'époque; basée sur la 260 d'avant-guerre, elle est équipée d'un 6-cylindres 3 l à arbre à cames en tête développant 115 ch dans sa première version et peut atteindre les 160 km/h; déclinée en berline ou cabriolet D, elle bénéficiera de multiples évolutions jusqu'en 1962, avant d'être remplacée par la 600

Vendu neuf au Luxembourg, notre exemplaire entre dans la collection de Monsieur E. en 1978; il participera à son volant au célèbre rallye Pékin to Paris en 1997 ou encore au 2000 Mile Trial en 2000. En vue de ces longues épreuves notre auto a été fiabilisée et préparée en conséquence; elle a d'ailleurs rallié

Paris sans problème majeur, preuve de sa robustesse et de sa fiabilité à toute épreuve.

Son habitacle a été presque entièrement préservé, le tableau de bord a simplement reçu une platine centralisant toutes les commandes, un trip master et une lampe, la banquette arrière en velours ainsi que les contreportes d'origine sont toujours présentes, seuls les sièges avant ont été remplacés par des baquets Recaro; cette auto se présente aujourd'hui dans un bon état général, sa carrosserie a été repeinte il y a plusieurs années dans une sobre teinte bleue marine; notre 300 ayant peu roulé ces dernières années, une remise en route de la mécanique sera à prévoir.



Cette auto a été choyée par son propriétaire pendant 46 ans, il a traversé l'Asie, le Moyen-Orient puis l'Europe à son volant sans encombre.

mechanically demanding events, our car was made reliable and prepared accordingly. In fact, it made it all the way to Paris without any major problems, proof of its robustness and unfailing reliability.

The Mercedes 300 was presented at the 1951 Frankfurt Motor Show, and was the largest and most powerful German production car at the time. Based on the pre-war 260, it was equipped with a 6-cylinder 3.0l engine with overhead camshafts, developing 115 hp in its first version and capable of reaching 160 km/h; available as a sedan or a D convertible, it benefited from numerous evolutions until 1962, when it was replaced by the 600.

The interior has been almost entirely preserved, and the dashboard has simply been fitted with a central control panel, a trip master and a lamp, the velvet rear bench and original door panels are still present and only the front seats have been replaced by Recaro bucket seats; today, the car is in good general condition, the body was repainted several years ago in a sober navy blue; as our 300 has not been driven much in recent years, a mechanical restart will be required.

Sold new in Luxembourg, our example entered Mr. E.'s collection in 1978. He took part in the famous Beijing to Paris rally in 1997 and the 2000 Mile Trial in 2000; in preparation for these long,

This car has been pampered by its owner for 46 years, crossing Asia, the Middle East and Europe at its wheel.



56

Mercedes-Benz 190 SL « Tourensportwagen » – 1956

Véhicule vendu sans titre de circulation
Sold without registration title

30 000 - 40 000 €

« Un étonnant roadster à vocation sportive »
“A stunning roadster with a sporting vocation”



La Mercedes 190 SL est présentée au salon de Genève en 1955, le pari est alors de proposer un roadster robuste et élégant bien meilleur marché que la légendaire 300 SL dont elle s'inspire.

Animée par une mécanique éprouvée, commune à d'autres modèles de la gamme, la 190 SL est une voiture confortable utilisable au quotidien ; le moteur 4-cylindres de 1,9 l développe 105 ch et lui permet d'atteindre les 170 km/h.

La qualité de fabrication est exemplaire et le public salue sa douceur de conduite ; elle rencontre ainsi un certain succès commercial aussi bien en Europe qu'aux États-Unis : de 1955 à 1963 environ 26 000 exemplaires seront fabriqués.

Notre exemplaire d'origine américaine a été entièrement restauré récemment dans l'esprit des versions de compétition *Tourensportwagen* : son pare-brise a été remplacé par des saute-vent, ses pare-chocs ont été retirés et ses portières adoptent une forme plus échancrée ; elle a également reçu des arceaux de sécurité et des sièges baquet en cuir.

L'ensemble de la mécanique a été restauré, la baie moteur présente d'ailleurs un très bel aspect ; seuls quelques détails seront à terminer avant de pouvoir profiter de cette surprenante 190 SL.

The Mercedes 190 SL was presented at the 1954 New York Motor Show, with the aim of offering a robust, elegant roadster at a much lower price than the legendary 300 SL, on which it was based.

Driven by a tried-and-tested powertrain common to other models in the range, the 190 SL is a comfortable car for everyday use; the 1.9-liter, 4-cylinder engine develops 105 hp, enabling it to reach speeds of up to 170 km/h.

The build quality is exemplary, and the public praises its smooth ride, as a result, it met with commercial success in both Europe and the United States; between 1955 and 1963, some 26,000 examples were built.

Our American example has recently been fully restored in the spirit of the Tourensportwagen competition version : the windscreen has been replaced by windshields, the bumpers removed and the doors given a more scalloped shape; it also received rollover bars and leather bucket seats.

The entire powertrain has been overhauled, and the engine bay looks very good indeed; only a few details remain to be completed before you can enjoy this stunning 190 SL.

PASSION CITROËN

Une Histoire en **40** Icônes

57 - 96



70 ans et toujours le même effet sur les foules, toujours cette indissociable notion d'élégance, d'avant-gardisme et de raffinement mécanique... Voilà ce qu'évoque le nom de la DS!

Dans l'univers feutré des mythes automobiles, peu de noms vibrent avec autant d'intensité. Dès sa présentation sous la nef du Grand Palais en octobre 1955, la DS accède au rang de star et fascine petits et grands.

Au-delà de nos frontières, un jeune garçon travaille dans le garage de son père et les voit passer à la station-service, le temps d'une pause. Avec ses lignes sculpturales, son allure quasi futuriste et sa suspension hydropneumatique révolutionnaire, la DS devient un manifeste du design audacieux venant défier les conventions figées par le temps. Le jeune homme n'en perd pas une miette...

Quelques années plus tard, encore très jeune, Monsieur D. reprendra l'entreprise familiale, mais son expérience acquise aux fils des années lui permettra de développer l'affaire et de se constituer une collection exceptionnelle.

Rassemblant près de 40 exemplaires, elle est considérée comme l'une des plus belles et importantes dédiées à la marque aux Chevrons en Europe.

Bien sûr, il serait injuste de la limiter à la DS tant elle met à l'honneur la production de la marque au sens large.

La sélection est thématique, les populaires à l'image des 2 CV, Ami 6, Dyane et petite GS, viennent côtoyer les productions les plus anciennes de la marque comme une rare Kégresse de l'armée ou un magnifique C6 camion plateau. Les DS répondent aux deux Traction 7C et 15 Six D mais aussi à une très belle sélection de voitures plus confidentielles encore avec un prototype M35 ou une GS Birotor produite à 840 exemplaires. Les plus sportives ne sont pas en reste avec une rare MEP X27, une BX4 TC, une Visa 1000 Pistes 4x4 ou des youngtimers recherchés.

Racontant la passion d'un esthète suisse ayant pris soin de réunir les modèles les plus rares et les plus iconiques, cet aéroport rappelle la poésie d'une époque où le progrès était synonyme de rêve...

Seventy years on, and still with the same effect on the crowds, still with that indissociable notion of elegance, avant-gardism and technical refinement... That's what the name DS evokes!

In the hushed world of motoring myths, few names resonate with such intensity. As soon as it was unveiled in the nave of the Grand Palais in October 1955, it became a star, fascinating young and old alike.

Beyond our borders, a young boy working in his father's garage would see them pass by the petrol station during a break. With its sculptural lines, near-futuristic look and revolutionary hydropneumatic suspension, the DS became a bold design manifesto that defied the conventions frozen in time. The young man never missed a beat...

A few years later, still very young, Mr D. took over the family business, but the experience he had acquired over the years enabled him to develop the business and build up an exceptional collection. With almost 40 examples, it is considered to be one of the finest and most important collections dedicated to the marque with the chevrons in Europe.

Of course, it would be unfair to limit the collection to the DS, as it showcases the brand's production in the broadest sense of the term.

The selection is thematic, with popular cars such as the 2CV, Ami 6, Dyane and the little GS rubbing shoulders with the brand's oldest productions, including a rare army Kégresse and a magnificent C6 flatbed truck. The DS range is joined by the two Traction 7Cs and the 15 Six Ds, as well as a fine selection of even more confidential cars, including an M35 prototype and a GS Birotor, 840 of which were produced. The sportier cars are not to be outdone, with a rare MEP X27, BX4 TC, Visa 1000 Pistes 4x4 and some sought-after youngtimers.

Telling the story of the passion of a Swiss aesthete who took care to bring together the rarest and most iconic models, this collection recalls the poetry of a time when progress was synonymous with dreams...

*57

Citroën 2 CV AU – 1953

Châssis n° 310518
Titre de circulation suisse, véhicule
en importation temporaire
*Swiss registration title, in temporary
importation*

15 000 - 25 000€

« La première version de 2 CV utilitaire,
ici restaurée de manière exemplaire »

*“The first version of the 2CV utility model,
here restored in exemplary condition”*



Apparue en mars 1951, la première version utilitaire de la 2 CV reprend la base technique de la Type A : avec seulement 3 années de production, l'AU fait partie des versions les plus rares des 2 CV. Elle est aujourd'hui plus rare qu'une Type A tant elles ont été usées jusqu'à la corde à l'époque !

Notre exemplaire fut livré neuf en Suisse en avril 1953, et n'aurait connu que 4 propriétaires depuis sa sortie d'usine, tous dans le canton de Berne ! Les connaisseurs remarqueront son capot d'origine à double compas, ses 2 ailes avant d'origine avec échancrures et ses portes d'origine.

Acquise en 2010 par Mr. D. à l'état d'épave, cette AU recevra en 2013 une restauration d'envergure : c'est à cette période que l'ensemble de la carrosserie est repris, tout comme l'habitacle, tout en prenant soin de conserver sa sellerie à élastiques carrés d'origine et ses équipements d'époque.

La mécanique est bien conforme à l'origine (rare version 375 cm³), et a été reprise au moment de la restauration.

À mi-chemin entre pièce de musée et utilitaire de collection capable d'assumer les tâches quotidiennes !

Introduced in March 1951, the first utility version of the 2CV was based on the Type A: with only 3 years of production, the AU is one of the rarest versions of the 2CV! Today, it's rarer than a Type A, such was the wear and tear of its time!

Our car was delivered new in Switzerland in April 1953, and has only had 4 owners since leaving the factory, all in the canton of Berne! Connoisseurs will notice the original double compass bonnet, the 2 original front wings with indentations and the original doors.

Acquired in 2010 by Mr. D. as a wreck, this AU underwent a major restoration in 2013, it was during this period that the bodywork was completely reworked, as was the passenger compartment,

while taking care to retain the original square elastic upholstery and period equipment.

The engine is true to the original (rare 375 cm³ version), and was taken over at the time of the restoration.

Halfway between a museum piece and a collector's utility vehicle capable of taking on everyday tasks!

*58

Citroën 2 CV AZ PO – 1958

Châssis n° 1014298
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
*Swiss registration title, in temporary
importation*

8 000 - 12 000 €

« Rare version PO dans son état d'origine ! »
“Rare PO version in original condition!”



Modèle marquant la première vraie évolution de la 2 CV : en 1954, le moteur de 375 cm³ est réalisé à 425 cm³ permettant de faire grimper la puissance du bicylindre à 12 CV !

L'un des modèles les plus mythiques de toute la production, cumulant le capot « tôle ondulée » à 23 cannelures, le fameux Gris Moyen référence AC 132 et les portes « suicides ».

Très rare modèle de type PO (pour Pays d'Outre-Mer) à l'équipement spécial : filtre à air à bain d'huile, protections d'essieux et pare-chocs caractéristiques.

Exemplaire dans un état d'origine stupéfiant : peinture d'origine passée laissant apparaître une élégante couche de corrosion de surface, et intérieur lui aussi d'origine en assez bel état malgré quelques manques !

Comme il le dit lui-même, son propriétaire l'a acquise involontairement tant il a eu un coup de cœur en la voyant !

Mécanique arrêtée il y a de nombreuses années, à redémarrer. Très beau projet de remise en route, en préservant un maximum de sa cosmétique !

This model marked the first real evolution of the 2 CV: in 1954, the 375 cc engine was upgraded to 425 cc, increasing the power of the twin-cylinder engine to 12 hp!

One of the most legendary models of the entire production run, with its 23-spline "corrugated iron" bonnet, the famous Medium Grey AC 132 paintwork and "suicide" doors.

A very rare PO (Pays d'Outre-Mer) model with special equipment: oil-bath air filter, axle protectors and characteristic bumpers.

The original paintwork has faded, revealing an elegant layer of surface corrosion, and the interior is also in relatively good condition, despite a few missing parts!

As he says himself, its owner acquired it involuntarily because he fell in love with it when he saw it!

The engine was stopped many years ago and needs to be restarted. A great project to get this car back on the road, preserving as much of its cosmetics as possible!

*59

Citroën 2 CV AZ – 1961

Châssis n° 8402447
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
*Swiss registration title,
in temporary importation*

12 000 - 18 000 €

« Le premier lifting de la 2 CV... c'est elle ! »
"The first facelift for the 2 CV... it's her!"



*60

Citroën 2 CV AZAM ENAC – 1966

Châssis n° AZAM 7013329
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
*Swiss registration title,
in temporary importation*

12 000 - 18 000 €

« Bel état d'origine pour une 2 CV rare,
ici en deuxième main »
*"Beautiful original condition for a rare 2 CV,
here in second hand"*



Modèle AZ de seconde phase, reconnaissable à son « face lift » (nouveau capot, maintenant avec deux prises d'air latérales, et nouvelle calandre), ici dans une rarissime teinte Jaune Panama, seulement disponible deux ans au nuancier.

Exemplaire d'origine Suisse reconnaissable aux clignotants avant installés sur les ailes par le concessionnaire Citroën Genève en période !

Arrivée dans la collection de Mr. D en 1982, il faudra attendre 2012 pour qu'une restauration intégrale soit effectuée ! Au menu : remplacement du châssis, des planchers, peinture complète et reprise intégrale de l'habitacle...

Lors de la restauration, la mécanique est elle aussi reprise depuis la base : changement du moteur pour un 425 cm³ équivalent, changement de l'échappement, reprise des freins et de l'embrayage et plus récemment remplacement du faisceau électrique.

Une très belle 2 CV dans une rare teinte pour un budget raisonnable par rapport au niveau de restauration !

A second-phase AZ model, recognisable by its 'face lift' (new bonnet, now with two side air intakes, and new radiator grille), here in a rare Panama Yellow colour, only available for two years on the colour chart.

An original Swiss example, recognisable by the front indicators fitted to the wings by the Geneva Citroën dealer at the time!

It arrived in Mr D's collection in 1982, but it wasn't until 2012 that a full restoration was carried out! On the menu: replacement of the chassis and floorboards, full paintwork and a complete overhaul of the interior... and more recently replacement of the wiring harness.

During the restoration, the mechanics were also taken from the base: the engine was changed for an equivalent 425 cc, the exhaust was changed, and the brakes and clutch were reworked... All that remains is to complete the lighting system!

A beautiful 2CV in a rare colour for a reasonable budget given the level of restoration!

Cette intéressante 2 CV AZAM ENAC de couleur Gris Etna est appelée aussi 2 CV « Mixte » ou 2 CV « Break ».

C'est un modèle équipé à l'origine du moteur 18 ch, des portes dites « normales » montées depuis 1964 sur la 2 CV mais sa particularité est d'être équipée de la 3^e glace arrière, équipant uniquement les AZAM en 1966. On les retrouve rarement sur nos routes !

Française d'origine, c'est une deuxième main comptabilisant seulement 48 000 km d'origine !

Acquise en 2015 par Monsieur D. elle fut remise en route, les freins ont été refaits ainsi que sa sellerie.

Esthétiquement, elle porte encore sa peinture d'origine délicieusement patinée par le temps. Elle n'en est pas moins en très bel état et pratique avec son grand hayon de coffre et sa banquette pliable-rabattable offrant 1 250 l de chargement !

This interesting Etna Grey 2 CV AZAM ENAC is also known as a 2CV "Mixte" or 2CV "Break".

It was originally fitted with the 18 hp engine and the so-called 'normal' doors fitted to the 2CV since 1964, but its special feature was the 3rd rear window, fitted only to AZAMs in 1966. Rarely seen on our roads!

Originally French, this is a second-hand car with only 48,000 original km!

Acquired in 2015 by Mr D., it has been put back on the road, with new brakes and upholstery.

Aesthetically, it still has its original paintwork with a delightful patina of age. It is nonetheless in very good condition and practical, with its large tailgate and folding bench seat offering 1,250 liters of space!

*61

Citroën 2 CV AZAM 6 – 1967

Châssis n° 3114305
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
Swiss registration title, in temporary importation
15 000 - 25 000€

« Seulement 3 exemplaires répertoriés en France...
l'AZAM 6 est la Rolls des 2 CV! »
“Only 3 examples registered in France...
the AZAM 6 is the Rolls Royce of 2 CVs!”



En 1962, Citroën fait face à un problème inédit : les ventes de la 2 CV sont en baisse... La réaction est très rapide pour contrer l'arrivée imminente de la Renault 4 ; les améliorations sont nombreuses, avec en tête la puissance du bicylindre de 602 cm³ portée à 26 ch.

Rarissime, elle n'est produite qu'entre 1966 et 1967 et est équipée du châssis renforcé, de la boîte de vitesses, des gros freins et de la grande dynamo apparente de l'Ami 6 en plus de 4 nouveaux amortisseurs hydrauliques.

Sa finition est également plus soignée, faisant d'elle l'une des 2 CV les plus cossues grâce à quelques détails élégants notamment les poignées de portes plus profilées.

Notre exemplaire fut construit dans l'usine de Forest et livré neuf en Suisse au concessionnaire de Fribourg. Elle n'a jamais quitté le périmètre cantonal et n'a connu que deux propriétaires avant de rejoindre la collection de Monsieur D. en 2010.

Restaurée intégralement, cette 2CV Export version « Deluxe » est accompagnée de ses nombreux carnets et manuels dans leur pochette d'origine.

In 1962, Citroën was faced with an unprecedented problem: sales of the 2 CV were falling. The response was swift, to counter the imminent arrival of the Renault 4.

It was only produced between 1966 and 1967 and was equipped with the reinforced chassis, gearbox, large brakes and large visible dynamo of the Ami 6, as well as 4 new hydraulic shock absorbers.

Its finish was also more meticulous, making it one of the most opulent 2 CVs thanks to a number of elegant details, notably the more streamlined door handles.

Our example was built in the Forest factory and delivered new in Switzerland to the dealer in Fribourg. It never left the canton and only had two owners before joining Mr D.'s collection in 2010.

Completely restored, this 'Deluxe' version of the 2 CV Export is accompanied by its numerous notebooks and manuals in their original pockets.

*62

Citroën 2 CV6 AK 400 – 1976

Châssis n° AK AK K20 AK0 149
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
Swiss registration title, in temporary
importation

12 000 - 18 000 €

« Rarissime version 4-places homologuée
et destinée à l'export ! »

"A very rare 4-seater version homologated
and intended for export!"



Cette version de la 2CV est rarissime car il ne s'agit pas d'un utilitaire mais bien d'une voiture de tourisme, homologuée 4-places. Elle est reconnaissable à son aération pour les passagers arrière depuis son clapet d'ouverture sur le toit, condition obligatoire pour l'homologation en Suisse !

Repeinte aux couleurs de la célèbre marque Coca-Cola, elle se présente dans un très bel état général. L'habitacle ne souffre pas la critique avec sa sellerie en skaï noir d'origine. Son compteur kilométrique affiche un peu plus de 35 000 km depuis sa mise en circulation.

Le moteur (n°AK20508019210) a été intégralement refait en 2023. Le vilebrequin, les deux culasses, chemises et pistons

ainsi que le carburateur ont été remplacés tout comme la boîte de vitesses qui a été refaite, le tout pour un peu plus de 3 500 €. A noter que le système de freinage d'origine a été remplacé par des freins à disque pour plus de mordant.

Voiture « plaisir », elle est un véhicule rare, fabriqué en France, et qui saura sans doute être apprécié par les collectionneurs tant sa diffusion fut limitée. Vendue avec sa notice d'emploi et sa fiche d'entretien d'origine.

Fabriquée en France, cette version existait également pour le marché espagnol, les AKS sans clapet sur le toit mais avec les vitres arrière coulissantes.

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.

This version of the 2CV is extremely rare because it is not a van but a passenger car, with 4-seater type approval. You can recognise it by the ventilation for the rear passengers from the opening flap on the roof - a mandatory condition for approval in Switzerland!

Repainted in the colours of the famous Coca-Cola brand, it is in very good overall condition. The interior, with its original black leatherette upholstery, suffers no criticism. The odometer shows just over 35,000 km since new.

The engine (n°AK20508019210) was completely rebuilt in 2023. The crankshaft, two cylinder heads, cylinder liners, pistons and carburettor have all been replaced, as has the gearbox, at a

cost of just over €3,500. The original braking system has been replaced by disc brakes for extra performance.

A 'pleasure' car, it is a rare vehicle built in France that will undoubtedly be appreciated by collectors given its limited distribution. Sold with its original instructions booklet and maintenance sheet.

Manufactured in France, this version also existed for the Spanish market, the AKS without roof flap but with sliding rear windows.

*63

Citroën 2 CV 6 Special « Canard Vert » – 1987

Chassis n° VF7AZKA00KA240899
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
Swiss registration title, in temporary importation
15 000 - 25 000€

« Rareté absolue... Série limitée à 200 exemplaires
dans le monde ! »

*“Absolute rarity... Limited edition of 200 examples
in the world!”*



En 1985, les normes antipollution allemandes, suédoises et suisses changent, et exigent à tous les véhicules neufs d'être équipés d'un catalyseur à 3 voies; Citroën rétorque avec une édition spéciale limitée à 200 exemplaires carburée à l'essence Sans Plomb, baptisée « Canard Vert » pour la Suisse, et « I Fly Bleifrei » pour l'Allemagne.

Notre exemplaire fut livré neuf à Zurich, et ne présente aujourd'hui qu'un peu moins de 30 000 km d'origine; ses notices et son carnet d'entretien (tamponné depuis l'origine) sont encore présents!

Sa carrosserie de teinte « Vert Bambou » ne montre pas de défauts notables, tout comme sa sellerie, apparemment d'origine, en tissu beige.

Malgré plus de 25 ans depuis son entrée dans la collection de Mr. D., et seulement quelques kilomètres parcourus, notre exemplaire fonctionne bien; une révision d'usage sera néanmoins à envisager pour repartir l'esprit tranquille.

Une véritable pièce de collection avec seulement 200 exemplaires produits, dans un état proche du neuf, et avec une estimation très attractive!

In 1985, German and Swiss anti-pollution standards changed, requiring all new vehicles to be fitted with a 3-way catalytic converter. Citroën responded with a special edition limited to 200 examples, running on unleaded petrol and christened 'Canard Vert' for Switzerland and 'I Fly Bleifrei' for Germany.

Our example was delivered new to Zurich, and today has just under 30,000 original km; its manuals and service book (stamped from the outset) are still present!

The 'Bamboo Green' bodywork shows no notable defects, as does the upholstery, apparently original, in beige fabric.

Despite having entered Mr D.'s collection more than 25 years ago, and having covered only a few kilometres, our car is still in good working order, although a service will be required to ensure peace of mind.

A true collector's item, with only 200 produced, in near-new condition, and with a very attractive valuation!

*64

Citroën 2 CV 6 Spécial – 1986

Chassis n° VF7AZKA00KA155677
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
Swiss registration title, in temporary importation
15 000 - 25 000€

« Rachetée à son premier propriétaire en 1989
en strict état d'origine »
"Bought back from its first owner in 1989 in strict
original condition"



Il est quasiment impossible de trouver aujourd'hui une 2CV de cette période dans un tel état proche du neuf ! 100 % d'origine, cette 2CV est une « time capsule » !

Voici une des dernières 2 CV immatriculées neuve en Suisse et vendue par Monsieur D. à son premier propriétaire en 1986. Lorsque son client lui proposera de la reprendre en 1989 il ne résistera pas à se l'offrir.

Elle avait alors 31 700 km au compteur et son état était proche du neuf. Jamais repeinte, possédant encore tous ses carnets et manuels avec son bel intérieur d'origine en tissu « blue-jeans ».

Deuxième main, cette 2 CV « Export » est en excellent état d'origine et affiche moins de 32 000 km au compteur. Elle est équipée du moteur 602 cm³ de 29 ch monté avec un double carburateur et des freins à disque à l'avant.

Vendue avec sa pochette d'origine comprenant son carnet d'entretien tamponné et ses manuels, cette version de couleur « Rouge Vallerlunga » est superbe à tout point de vue !

It's virtually impossible to find a 2 CV from this period in such near-new condition! 100% original, this 2CV is a time capsule!

This is one of the last 2 CVs to be registered new in Switzerland and sold by Mr D. to its first owner in 1986. When his customer offered to buy it back in 1989, he couldn't resist buying it for himself.

At the time, it had 31,700 km on the odometer and was in near-new condition. It had never been repainted and still had all its notebooks and manuals, with its beautiful original interior in blue-jeans fabric.

Second-hand, this 2 CV 'Export' is in excellent original condition and has less than 32,000 km on the odometer. It is powered by a 602 cc, 29 hp engine with twin carburetors and front disc brakes.

Sold with its original pouch including stamped service book and manuals, this 'Vallerlunga Red' version is superb in every way!

*65

Citroën 2 CV 6 Dolly – 1986

Chassis n° VF7AKA00KA240281
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire

Swiss registration title, in temporary importation

15 000 - 25 000€

« Authentique 2 CV Dolly dans un état d'origine
proche du neuf! »

*“Authentic 2 CV Dolly in near-new original
condition!”*



Les 2 CV essayant de passer pour d'authentiques Dolly sont nombreuses mais les vraies sont rares. Notre exemplaire est une authentique Dolly de couleur Jaune Rialto – Rouge Delage. C'est une version Export distribuée en Suisse avec les sièges avant séparés, type Charleston à tissu gris clair.

Vendue neuve en octobre 1986 par le Garage Fontaine SA à Prilly, à un certain Henri Delacombaz, elle changera de mains une première fois en 2008 avant de rejoindre la collection de Monsieur D. en 2010.

Mue par le moteur 602 cm³ de 29 ch, elle affiche un peu plus de 31 400 km d'origine. Son état est tout simplement proche du neuf! La carrosserie est en excellent état et il est à noter que seuls le capot et les deux ailes avant ont été repeints.

Toujours bien entretenue et soignée par ses précédents propriétaires, son habitacle est en parfait état, tout comme les soubassements et la capote.

Vendue avec sa pochette d'origine contenant son carnet, sa fiche d'entretien et ses manuels d'origine, elle est l'une des 2 CV les plus élégantes qui soit!

Many 2 CVs try to pass as authentic Dolly models, but true ones are rare. Our example is a genuine Dolly in Rialto Yellow – Delage Red. It is an Export version distributed in Switzerland, featuring separate front seats in light gray Charleston-style fabric.

Sold new in October 1986 by Garage Fontaine SA in Prilly to a certain Henri Delacombaz, it changed hands for the first time in 2008 before joining Mr. D's collection in 2010.

Powered by the 602 cc, 29 hp engine, it has just over 31,400 original km. Its condition is simply near-new! The bodywork is in excellent shape, with only the hood and the two front fenders having been repainted.

Always well-maintained and carefully preserved by its previous owners, its interior is in perfect condition, as are the undercarriage and the soft top.

Sold with its original pouch containing the service book, maintenance sheet, and original manuals, it is one of the most elegant 2 CVs out there!

*66

Citroën Ami 6 Berline – 1968

Châssis n° 9512592
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
Swiss registration title, in temporary importation

8 000 - 12 000 €

« Un des rares exemplaires subsistant encore
aujourd'hui en strict état d'origine »

*"One of the rare examples still in existence
in pristine original condition"*



La première Ami 6 vient au monde en avril 1961 afin de combler le vide entre la 2 CV et la DS 19. Elle apparaît plutôt comme une super 2 CV, dont elle reprend le châssis, la suspension et le moteur bicylindre à plat refroidi par air mais poussé à 602 cm³, pour 3 CV fiscaux.

Dessinée par Flaminio Bertoni, l'Ami 6 est unique en son genre tant par son design que son comportement. Sa lunette arrière inversée offre aux passagers une habitabilité et un confort à bord unique en son temps, la différenciant de tout le reste de la production automobile mondiale.

Notre exemplaire est une berline de 1968, c'est donc un des tout derniers modèles, une intéressante phase II avec ses

4 amortisseurs hydrauliques, sa batterie en 12 Volts et ses feux arrière carrés. De couleur Blanc Carare référence AC 144 avec son intérieur en tissu rouge très bien conservé, elle fut vendue neuve en janvier 1968 en France avant d'arriver dans la collection de Monsieur D. en 1995.

Séduit par son très bel état de conservation, il prendra soin de l'entretenir régulièrement. Ses 98 801 km au compteur sont bien d'origine tout comme sa peinture et sa sellerie.

Vendue avec son manuel d'utilisation et d'entretien d'origine, elle est une voiture extrêmement agréable à conduire, silencieuse, ludique et au fort capital sympathie.

The first Ami 6 was launched in April 1961 to fill the gap between the 2CV and the DS19. It looked more like a super 2CV, with the same chassis, suspension and air-cooled flat-twin engine, but with a higher output of 602 cc and 3 HP.

Designed by Flaminio Bertoni, the Ami 6 was unique in terms of both design and handling. Its inverted rear window offered passengers a level of space and on-board comfort that was unique in its day, setting it apart from the rest of the world's automobile production.

Our example is a 1968 saloon, so it's one of the very latest models, an interesting phase II with its 4 hydraulic shock absorbers, 12-volt battery and square rear lights. Carare White AC 144 with

a very well preserved red cloth interior, it was sold new in January 1968 in France before arriving in the collection of Mr D. in 1995.

Seduced by its very good condition, he took care to maintain it regularly. With 98,801 kilometres on the clock, the car is as original as its paintwork and upholstery.

Sold with its original owner's manual, it is an extremely pleasant car to drive, quiet, original and with a lot of goodwill.

*67

Citroën DS 19 – 1957

Châssis n° 030 283
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
Swiss registration title, in temporary importation
40 000 - 60 000 €

« Rare et magnifiquement restaurée, cette DS 19
est la plus exceptionnelle de toutes! »

*“Rare and magnificently restored, this DS 19
is the most exceptional of all!”*



Prenant le monde entier de court, c'est le 6 octobre 1955, sous la nef du Grand Palais à l'occasion du 42^e Salon de l'automobile de Paris que la DS surprendra le public. Œuvre de surdoués, la DS avait la lourde tâche de succéder à la Traction Avant, ce qu'elle fit avec encore plus de panache et d'audace grâce à un développement tenu secret et un lancement en fanfare.

Elle frappa le public grâce à ses lignes inédites et criantes de modernisme, chef d'œuvre de Flaminio Bertoni, mais elle étonnait aussi par sa technique et sa conception : suspension hydropneumatique, direction assistée, freins à disque, boîte semi-automatique pour ne citer que quelques exemples. Vingt ans de carrière et des modèles variés allant de la décapotable élégante à la version break utilitaire, elle brillera également >

Taking the world by surprise, the DS made its stunning debut on October 6, 1955, under the glass roof of the Grand Palais at the 42nd Paris Motor Show. A masterpiece created by exceptional minds, the DS had the daunting task of succeeding the legendary Traction Avant. It accomplished this with even more flair and audacity, thanks to a top-secret development and a spectacular launch.

It captivated the public with its revolutionary and strikingly modern design—a masterpiece by Flaminio Bertoni—but also astonished with its technical innovations: hydropneumatic suspension, power steering, disc brakes, and a semi-automatic gearbox, to name just a few. Over a 20-year career, the DS evolved into a wide range >

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.



en compétition en remportant notamment le Rallye Monte-Carlo en 1958.

Véritable mythe et symbole de toute une époque du génie industriel Français, la DS est une des voitures les plus collectionnées au monde. On trouve des amateurs roulant au quotidien à son volant en Californie ou même en Australie, preuve de sa grande robustesse et facilité d'utilisation. Les premiers exemplaires sont de véritables raretés, convoités et ayant trouvé leur place dans les plus belles collections et musée automobile du monde entier.

C'est précisément cet exemplaire, sans sa configuration la plus rare et la plus avant-gardiste de toutes, que nous avons la chance de vous présenter aujourd'hui...

Livrée neuve en France, son premier propriétaire est un expert forestier résidant à Blessac, non loin d'Aubusson, dans la Creuse. Notre exemplaire reprend la configuration extérieure du modèle présenté lors de l'édition 1957 du Salon de Paris, à savoir la ravissante teinte Jaune Jonquille avec le toit gris métallisé. L'habitacle revêt la parure la plus osée de toutes mais aujourd'hui la plus appréciée des collectionneurs, le tissu Hélianca.

Grâce à la copie de sa première carte grise, on sait que son immatriculation était 701 AR 23 et qu'elle fut ensuite exportée en Allemagne en 1979 avant de croiser la route de Monsieur D. en 2008. Jamais modifiée ni « bidouillée » selon les mots de son propriétaire actuel, elle était une bonne base de restauration et il fut facile de conserver les éléments intérieurs et extérieurs >

of models, from the elegant convertible to the practical station wagon. It also made its mark in motorsport, notably winning the Monte Carlo Rally in 1958.

A true legend and a symbol of an era of French industrial brilliance, the DS is one of the most collected cars in the world. Enthusiasts drive them daily, whether in California or Australia, proving their remarkable durability and ease of use. Early examples are true rarities, highly sought after and now showcased in the world's finest collections and automotive museums.

Today, we are privileged to present to you one such example — perhaps the rarest and most avant-garde of all.

Delivered new in France, its first owner was a forestry expert living in Blessac, near Aubusson in the Creuse region. Our example features the same exterior configuration as the model displayed at the 1957 Paris Motor Show — gorgeous Jonquil Yellow paint with a metallic gray roof. The interior boasts the most daring upholstery choice of all, yet now the most coveted by collectors: the Hélianca fabric.

Thanks to a copy of its first registration document, we know that its original license plate was 701 AR 23 and that it was later imported to Germany in 1979 before crossing paths with Mr. D. in 2008. According to its current owner, it was never modified or tampered with — making it an ideal restoration candidate, allowing the preservation of its most important interior and exterior components. >



les plus importants. La restauration s'échelonna sur deux années entre 2008 et 2009. Châssis, carrosserie, mécanique, système hydraulique, faisceau électrique, système de refroidissement... rien n'est laissé au hasard. Les sommes investies sont déraisonnables mais peu importe, le résultat se doit d'être à la hauteur des attentes de Monsieur D.

Esthétiquement, la peinture est très bien appliquée sur cette voiture toute en courbe et la sellerie est parfaite. Les collectionneurs avertis remarqueront tous les petits détails qui font des premiers millésimes des modèles de choix. Capot en aluminium, pas de bouton poussoir sur la malle arrière, lunette arrière en plexiglas, ailes courtes, échappement central, toit translucide, et bien d'autres encore. En excellent état, son tableau de bord

est bien celui d'origine avec en son centre le rarissime cendrier portant la montre de bord ! Peu l'ont conservé...

Passée en « liquide vert », elle fut beaucoup utilisée lors de rallyes et promenades par Monsieur D. Elle fut d'ailleurs exposée au Concours d'élégance à la Cité de l'automobile à Mulhouse, reçue le premier prix des mains de Flaminio Bertoni, fut exposée au Salon Epoqu'Auto en 2012 ou encore au concours de Coppet en Suisse où l'ensemble de la collection de Monsieur D. reçut un prix spécial pour sa variété et sa grande qualité.

Vendue avec sa notice d'entretien d'origine, sa brochure d'époque du bon millésime, un manuel de réparation original et un catalogue des pièces détachées pour DS19 de 1957... Nous serions tentés de dire que cette DS est parfaite en tous points !



The restoration, carried out between 2008 and 2009, was nothing short of meticulous. Chassis, bodywork, mechanics, hydraulic system, electrical wiring, cooling system—every detail was addressed with the utmost care. The investments made were extravagant, but for Mr. D., only perfection would suffice.

Aesthetically, the paintwork is beautifully applied to the car's flowing curves, and the upholstery is flawless. Knowledgeable collectors will appreciate all the minute details that distinguish the early DS models: aluminum hood, absence of a push-button trunk release, plexiglass rear window, short fenders, central exhaust, translucent roof, and many more.

In excellent condition, its dashboard remains original, featuring the rare ashtray with an integrated clock — an item that very

few cars have retained. Converted to "green fluid", the car was extensively used by Mr. D. in rallies and touring events. It has been displayed at some of the most prestigious automotive gatherings, including: The Concours d'Élégance at the Cité de l'Automobile in Mulhouse, where it won first prize, presented by Flaminio Bertoni himself. The Epoqu'Auto Show in 2012. The Coppet Concours in Switzerland, where Mr. D.'s entire collection received a special award for its diversity and outstanding quality.

Sold with its original owner's manual, a period brochure from the correct model year, an original repair manual, and a 1957 DS19 spare parts catalog, this DS is as complete as it gets. We are tempted to say it is perfect in every way!

*68

Citroën DS 19 – 1958

Châssis n° 42005
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
Swiss registration title, in temporary importation
40 000 - 60 000 €

« L'un des premiers exemplaires avec son intérieur
d'origine et une restauration de grande qualité »
*“One of the earliest examples, featuring its original
interior and a high-quality restoration”*



Livré neuf en Suisse en février 1959 par le réseau officiel Citroën Genève au concessionnaire de Langenthal, cet exemplaire est l'un des tous premiers modèles, toujours équipé en 6 Volts.

Exceptionnelle à bien des égards, elle n'a connu qu'un seul propriétaire et n'a parcouru que 68 000 km avant d'être remise au début des années 1970 dans un garage au sec.

C'est en 2021 qu'un ami de Monsieur D. lui parle de cette voiture. Intrigué mais pas réellement acheteur étant donné la similarité du modèle avec son exemplaire de 1957, il se déplacera tout de même pour la voir avant de rapidement tomber sous son charme. Il faut dire que la voiture est tout simplement dans un état de préservation exceptionnel!

La restauration sera totale! Châssis, carrosserie et mécanique avec un moteur refait à neuf (20704561), une boîte de vitesses révisée, le système hydraulique passé en liquide vert pour plus de fiabilité et de longévité, la direction et enfin la réfection de l'ensemble des trains roulants. Il est important de préciser que lors de sa restauration, toutes les pièces hydrauliques et mécaniques sont restées les siennes et que toutes les pièces spécifiques aux premières DS sont présentes. L'ensemble des travaux est consultable dans un bel album de plus de 1 000 photos! >

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.

Delivered new in Switzerland in February 1959 through the official Citroën Geneva to the Langenthal dealership, this example is one of the very first models, still equipped with a 6-volt electrical system.

Exceptional in many ways, it has had only one owner and covered just 68,000 km before being stored in a dry garage in the early 1970s.

In 2021, a friend of Mr. D. mentioned this car to him. Initially intrigued but not truly interested – given its similarity to his 1957 DS – he nonetheless went to see it. It wasn't long before he fell under its spell. The car was simply in an outstanding state of preservation!

A complete restoration was undertaken: chassis, bodywork, and mechanics, including a fully rebuilt engine (20704561), a reconditioned gearbox, and an overhauled hydraulic system converted to green fluid for enhanced reliability and longevity. The steering and all suspension components were also fully restored. Importantly, all hydraulic and mechanical parts remained original, and all model-specific components from the early DS series are still present. The entire restoration process is documented in a beautiful album with over 1,000 pictures! >





Pure merveille, cet exemplaire a conservé son intérieur entièrement d'origine et affiche aujourd'hui un peu plus de 69 000 km au compteur. Actuellement en rodage, son acquéreur aura la chance de rouler dans une voiture restaurée à TRÈS grands frais, dans le seul et unique but de préserver l'une des DS les plus rares et authentiques qui soit.

A true gem, this example retains its completely original interior and now shows just over 69,000 km on the odometer. Currently in its break-in phase, its future owner will have the privilege of driving a car restored with no expense cost, with the sole purpose of preserving one of the rarest and most authentic DS models in existence.

*69

Citroën DS 19 « ailes cendriers » – 1962

Châssis: 4233062
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
Swiss registration title, in temporary importation
40 000 - 60 000 €

« Une DS marquant la première évolution esthétique
majeure et ayant reçu restauration sans reproche »
“A DS marking the first major aesthetic evolution,
restored to perfection”



Produite sur un seul millésime, cette DS marque une évolution intéressante dans l'histoire du modèle. Equipée en 12 Volts avec son moteur 3-paliers de 83 ch qui vient de recevoir de nombreuses évolutions, sa carrosserie conserve le dessin originel mais reçoit depuis un an des grilles d'aération sur les ailes pour améliorer le refroidissement du moteur. On les appelle plus communément « ailes cendriers » et par de nombreux détails, la presse de l'époque fait état des grands progrès mécaniques de la DS.

Notre exemplaire est donc un rare modèle produit entre le 29 août 1961 et août 1962. Livrée neuve en Suisse, elle est immatriculée pour la première fois le 24 mai 1962 et circulera jusqu'en 1981.

Monsieur D. croise sa route en 2014. La voiture est strictement d'origine et comptabilise 20 000 km au compteur, certainement 100 000 de plus selon lui.

Si la carrosserie est à reprendre, la voiture n'a subi aucune modification et a conservé son superbe intérieur en tissu Vert Jura d'origine. Plus rare encore, son tableau de bord est en parfait état et il est important de rappeler que sur ce millésime apparaît le second tableau de bord de la DS. C'est une évolution importante dans l'histoire du modèle. >

Produced for just one model year, this DS represents a significant evolution in the model's history. Equipped with a 12-volt electrical system and the 83 hp three-main-bearing engine, which had recently undergone several updates, its bodywork retained the original design but, for the first time, featured vented fenders to improve engine cooling. These are more commonly known as "ashtray fenders", and at the time, the press widely reported on the substantial mechanical advancements of the DS.

Our example is a rare model produced between August 29, 1961, and August 1962. Delivered new in Switzerland, it was first registered on May 24, 1962, and remained in use until 1981.

Mr. D. discovered it in 2014. The car was in completely original condition, showing 20,000 kilometers on the odometer, though he suspects it had likely covered 100,000 more.

While the bodywork needed attention, the car had never been modified and had retained its stunning original Jura Green fabric interior. Even rarer, its dashboard was in perfect condition. Notably, this model year introduced the second-generation DS dashboard, marking an important evolution in the car's history. >



La restauration sera totale et s'achèvera en 2015. Entièrement démontée du châssis jusqu'à la carrosserie, rien ne sera laissé au hasard. La mécanique a été entièrement refaite, la boîte de vitesses hydraulique également. Tout le système hydraulique a également été refait et passé en liquide vert pour plus de fiabilité et de longévité.

Voici un très bel et rare exemplaire. Singulier grâce à ses grilles d'aération sur les ailes, elle fut beaucoup exposée sur différentes manifestations et concours, notamment à la demande de l'Aventure Peugeot Citroën DS du fait de ses spécificités et pour son authenticité grâce à son très bel intérieur d'origine.

A full restoration was undertaken, completed in 2015. The car was completely disassembled, from the chassis to the bodywork, leaving no detail overlooked. The engine was fully rebuilt, as was the hydraulic gearbox. The entire hydraulic system was restored and converted to green fluid, ensuring greater reliability and longevity.

This is a remarkable and rare example. Distinguished by its vented fenders, it has been extensively displayed at various events and concours, including special showcases at the request of L'Aventure Peugeot Citroën DS, which recognized its unique features and authenticity, particularly its beautifully preserved original interior.



*70

Citroën DS 19 Pallas – 1965

Châssis n° 430 554 8
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
Swiss registration title, in temporary importation

40 000 - 60 000 €

« Tout simplement la première Pallas spécifique
au millésime 1965 et intégralement restaurée ! »

*“Quite simply, the very first 1965 Pallas,
fully restored with no cost limit!”*



Certaines DS sont plus exceptionnelles que d'autres, c'est le cas de cette très belle Pallas, la première du genre. Livrée neuve en France en avril 1965, elle est extrêmement rare car produite uniquement à partir du printemps de cette année sur un seul millésime !

Reconnaisable entre toutes grâce à ses rares enjoliveurs de roues striés type « sombrero », ses deux phares à iode longue portée supplémentaires, des clignotants à encadrements chromés, des baguettes de flanc de caisse en acier Inox garnies de caoutchouc gris clair, des baguettes de bas et de haut de portières en Inox et un pare-brise en Triplex. Les panneaux de custode en aluminium brossé ne sont plus striés et portent

l'inscription DS en relief. L'habitacle reçoit lui aussi des soins particuliers avec des sièges mieux rembourrés tendus de velours Nylon, les dossiers sont dits « pullman » plus haut et extrêmement confortables et enfin les panneaux de portes sont habillés jusqu'en haut et les moquettes recouvrent les longerons, tandis qu'un placage chromé garnit le bas de caisse et les charnières. Se dégage de cette voiture un sentiment de salon « flottant ».

Elle est commandée neuve dans cette magnifique teinte Rouge Carmin (AC 411) avec un intérieur en velours Nylon rouge ton sur ton. (Seules les voitures commandées en gris Palladium pouvaient recevoir la sellerie cuir). Équipée de la boîte Hydraulique et du moteur 3-paliers, elle marque la fin des roues en 400. >

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.

Some DS models are more exceptional than others, and this stunning Pallas is one of them, the very first of its kind. Delivered new in France in April 1965, it is extremely rare, as it was produced only from spring of that year for a single model year!

Instantly recognizable, it features rare "sombbrero" striped wheel covers, two additional long-range iodine headlights, chrome-trimmed indicators, stainless steel side moldings with light gray rubber inserts, stainless steel trim on both the upper and lower door edges, and a Triplex windshield. The brushed aluminum C-pillar panels are no longer striped and bear the raised DS inscription. Inside, the upholstery received special attention, with thicker padded seats in luxurious Nylon velvet. The Pullman-style

seatbacks are higher and incredibly comfortable. The door panels are fully upholstered, carpets cover the sills, and chrome trim decorates the rocker panels and hinges. The result is a sensation of a floating luxury lounge.

Ordered new in this magnificent Rouge Carmin (AC 411) shade, it features a matching deep red Nylon velvet interior. (Only Palladium Gray cars could be ordered with leather upholstery.) Equipped with the hydraulic gearbox and the three-main-bearing engine, this model marked the end of the 400 wheels.

Acquired in 2013, the car had been repainted in a gray shade from the period's color palette. A total restoration was undertaken, from the chassis to the bodywork, where its original color >





Acquise en 2013, la voiture avait été repeinte dans un gris du nuancier de l'époque. Elle reçut alors une restauration totale depuis le châssis jusqu'à la carrosserie où la teinte d'origine réapparut. La mécanique a été entièrement refaite et si son moteur n'est pas celui d'origine, il s'agit bien d'un moteur 3-paliers de la bonne année. Tout le système hydraulique a également été refait et passé en liquide vert pour plus de fiabilité et de longévité.

Sublime en tous points, toutes les pièces hydrauliques et mécaniques sont restées les siennes et toutes les pièces spécifiques de ce rare millésime 1965 sont présentes. L'ensemble des travaux sont consultables dans un bel album de plus de 1 000 photos depuis sa livraison au garage jusqu'à ses premiers tours de roues.

was brought back to life. The mechanical components were fully rebuilt, and while its engine is not the original, it is a correct three-main-bearing engine from the same year. The entire hydraulic system was also redone and converted to green fluid, ensuring greater reliability and longevity.

Absolutely stunning in every way, all hydraulic and mechanical components remain original, and every model-specific detail unique to this rare 1965 version is present. The entire restoration is documented in a beautiful album with over 1,000 photos, capturing the car's journey from its delivery at the garage to its first drive post-restoration.



*71

Citroën DS 21 Pallas – 1967

Châssis n° 439 359 3
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
Swiss registration title, in temporary importation

45 000 - 65 000€

« Avec le millésime 1967, la DS atteint les sommets ! »
“The 1967 generation takes the DS to new heights!”



La DS 21 que nous vous présentons est un magnifique millésime 1967, le plus recherché chez les citroënistes. Elle représente en effet la quintessence de la DS avant son restylage avec 4 phares sous verre. Ce millésime voit ainsi l'apparition du système hydraulique « liquide vert » réputé plus fiable et sans fuites tandis que le moteur à 5-paliers développant 106 ch lui offre le gain de puissance nécessaire.

Mise en circulation le 14 juin 1967, sa configuration est certainement la plus élégante et désirable de toutes avec ses lignes mises en valeur par sa teinte Gris Palladium d'origine avec en option la boîte hydraulique et le garnissage de l'habitacle en cuir Havane. Vendue neuve en France, elle sera ensuite immatriculée en deuxième main au nom d'un banquier exerçant son activité non

loin de Zurich. C'est en 2017 que Monsieur D. croise sa route, la voiture n'a alors que 86 500 km et se trouve dans un excellent état d'origine avec ses cuirs et ses moquettes d'origine. Plus rare encore, le propriétaire précédent avait pris soin de conserver la petite pochette en cuir havane protégeant la notice d'emploi et d'entretien et le réseau Citroën Suisse ! Rarissime.

Conscient de la pépite qu'il vient d'acquérir, Monsieur D. entamera une restauration sans limite de coût l'année suivante. Le moteur est intégralement refait et passé au sans plomb, l'ensemble du système hydraulique est neuf et la boîte de vitesses est révisée. Les éléments périphériques tels que le faisceau électrique, l'alternateur et le démarreur sont remplacés. Esthétiquement, même si >

The DS 21 we are presenting is a magnificent 1967 vintage, the most sought-after among Citroën manufacturers. It represents the quintessence of the DS before its restyling with 4 headlights under glass. This vintage also saw the introduction of the 'green liquid' hydraulic system, reputed to be more reliable and leak-free, while the 5-bearing engine developing 106 hp gave it the necessary power boost.

Launched on 14 June 1967, this configuration was certainly the most elegant and desirable of all, with its lines highlighted by its original Palladium Grey paintwork, with the option of a hydraulic gearbox and Havana leather upholstery.

Sold new in France, it was then registered second-hand in the name of a banker operating not far from Zurich. It was in 2017 that Mr D. crossed paths with the car, which then had just 86,500 km and was in excellent original condition with its original leather and carpets. What's even rarer is that the previous owner had taken care to keep the small havana leather pouch protecting the owner's manual and the Citroën Switzerland network! Extremely rare.

Aware of the nugget he had just acquired, Mr D. undertook an open-ended restoration the following year. The engine was completely rebuilt and converted to unleaded, the entire hydraulic system was new and the gearbox overhauled. >

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.





la base est excellente, la carrosserie est mise à nu. L'ensemble des parties vitrées sont celles d'origine, tout comme les accastillages extérieurs. Dans l'habitacle, le sublime cuir havane d'origine est simplement crémé pour lui redonner de la souplesse, les moquettes d'origine sont nettoyées jusque dans le coffre ! Le tableau de bord et l'ensemble des compteurs sont nettoyés également. Le résultat est bluffant et respire la qualité.

Depuis, un peu plus de 3 000 km ont été parcourus à son volant. Toujours choyée et entretenue avec passion par ses précédents propriétaires, cette voiture est exceptionnelle par sa configuration, la qualité de sa restauration et son histoire. Comptant seulement 3 propriétaires depuis l'origine, elle ravira le collectionneur en quête d'authenticité et de perfection.

Peripheral components such as the wiring harness, alternator and starter motor were replaced. Aesthetically, although the base is excellent, the bodywork has been stripped bare. All the windows are original, as are the exterior fittings. In the cabin, the sublime original havana leather has simply been creased to restore its suppleness, and the original carpets have been cleaned right down to the boot! The dashboard and all the gauges were also cleaned. The result is stunning and exudes quality.

Since then, the car has covered just over 3,000 km. Still pampered and passionately maintained by its previous owners, this car is exceptional in terms of its configuration, the quality of its restoration and its history. With only 3 owners since new, it will delight collectors in search of authenticity and perfection.

*72

Citroën ID 21F Break – 1971

Châssis n° 3571834
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
Swiss registration title, in temporary importation

25 000 - 45 000 €

« Superbe configuration, idéale pour vos sorties
en famille »

“Superb configuration, ideal for family outings”



Citroën s'inspire beaucoup de la mode des breaks ou « station-wagon » aux USA pour développer son projet de DS break. C'est l'aboutissement de deux années de recherche visant à proposer à la clientèle un véhicule polyvalent, à la fois pratique pour les artisans, logeable pour les familles et gardant l'élégance et la technique de la berline.

Ce concept en 1957, très en vogue aux USA, n'était représenté en France que par le break Simca Marly V8. Pierre Franchiset, l'homme qui a conçu le type H, dessine alors un break fort élégant, pratique et rapide pour l'époque.

Au salon de Paris 1958 la voiture est présentée mais ne sortira qu'un an plus tard. Produite de 1959 à 1975, ce sera un succès mondial considérable.

La voiture que nous présentons est une ID 21 F originaire de la région bordelaise, elle entre dans la collection en 2006. Elle a depuis bénéficié d'une importante restauration allant du châssis à l'habitacle, et se trouve aujourd'hui en très bel état.

Notre break 7-places a reçu une superbe teinte bleu Camargue associée à un toit et un coffre gris clair. Dans l'habitacle on retrouve une très belle sellerie en velours bleu. Sous le capot son moteur DX2 a bénéficié d'une réfection complète et sa boîte de vitesses manuelle a été révisée. Le système hydraulique a également été restauré. Avec sa superbe configuration et sa restauration poussée notre ID Break sera votre partenaire de choix pour vos sorties en famille.

Citroën drew a great deal of inspiration from the station wagon trend in the USA to develop its DS estate project. It was the culmination of two years of research aimed at offering customers a multi-purpose vehicle that was both practical for craftsmen and comfortable for families, while retaining the elegance and technical features of the saloon.

In 1957, this concept, which was very popular in the USA, was represented in France only by the Simca Marly V8 estate. Pierre Franchiset, the man who had designed the Type H, came up with a very elegant, practical and fast station wagon for its time.

The car was presented at the 1958 Paris Motor Show, but was not launched until a year later. Produced from 1959 to 1975, it was a huge worldwide success.

The car we are presenting is an ID 21 F from the Bordeaux region, which entered the collection in 2006. Since then, it has undergone a major restoration, from the chassis to the interior, and is now in very good condition.

Our 7-seater estate has been given a superb shade of Camargue blue, combined with a light grey roof and boot. In the cabin, the upholstery is in beautiful blue velvet. Under the bonnet, the DX2 engine has had a complete overhaul and the manual gearbox has been revised. The hydraulic system has also been restored. With its superb configuration and extensive restoration, our ID Estate will be your partner of choice for family outings.

*73

Citroën DS 23 Pallas – 1974

Châssis n° 01FE4860
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
Swiss registration title, in temporary importation
30 000 - 50 000 €

« Authentique 2^e main et intégralement restaurée,
cette DS ne comptabilise que 75 000 km d'origine »
"Authentic second hand from new, fully restored with
only 75,000 original kilometers"



Comme le dit Roland Barthes à son apparition, « la DS 19 a fonctionné comme un objet magique, luisant, sans jointure, avec beaucoup de vitres, sorte d'objet tombé du ciel ». Et le regard que l'on porte aujourd'hui à la Citroën est toujours le même. De nos jours, la DS est encore un OVNI, et bien peu d'automobiles renvoient une image aussi forte. Ultime évolution de la mythique DS, la DS 23 sort des chaînes en septembre 1972. Le moteur développe 130 ch dans sa version à injection électronique.

La DS 23 vient remplacer la 21 qui sera alors renommée « D Super 5 » et se verra équipée de la boîte mécanique. Le moteur 2,3 l, pour l'année modèle 1973 est disponible en version carburateur ou injection, et peut être accouplé à trois versions de boîtes

de vitesses : mécanique, hydraulique ou automatique. Ce moteur fait une remarquable carrière et apporte à la DS encore plus de souplesse et de couple, lui permettant d'atteindre presque 190 km/h en vitesse de pointe.

La DS 23 Pallas que nous vous proposons ici est une version carburateur équipée de la boîte de vitesses à 5 rapports, livrée neuve par le réseau Citroën à un banquier de Zurich, elle est immatriculée pour la première fois le 1^{er} mai 1974. >

As Roland Barthes famously wrote upon its debut, "The DS 19 functioned like a magical object—gleaming, seamless, with extensive glass surfaces, as if it had fallen from the sky." Even today, the DS remains an automotive UFO, and few cars evoke such a powerful presence. The DS 23, the ultimate evolution of the legendary DS, entered production in September 1972, featuring a 130 hp fuel-injected engine in its most advanced version.

The DS 23 replaced the DS 21, which was then renamed the "D Super 5" and equipped with a manual gearbox. For the 1973 model year, the 2.3 l engine was available in both carbureted and fuel-injected versions, with a choice of three different transmissions: manual, hydraulic, or automatic. This remarkable powertrain

gave the DS even greater flexibility and torque, allowing it to reach nearly 190 km/h at top speed.

The DS 23 Pallas presented here is a carbureted version with a five-speed manual gearbox. Delivered new by the Citroën network to a banker in Zurich, it was first registered on May 1, 1974.

Meticulously maintained throughout its life, as evidenced by its original service booklet, its first owner was chauffeured daily. In 2000, Mr. D. discovered the car and made an offer to purchase it. With fewer than 70,000 km on the odometer and in perfect working condition, it was an exceptional find. >





Toujours soignée et parfaitement entretenue, comme en atteste son carnet d'entretien, son premier propriétaire se faisait conduire par son chauffeur quotidiennement. C'est en 2000 que Monsieur D. fait sa rencontre et lui propose de racheter son véhicule. Elle n'a pas plus de 70 000 km et fonctionne à merveille. Exigeant et fidèle à lui-même, Monsieur D. entreprendra une restauration totale. Aucune corrosion n'est à déclarer mais le travail commencera par la carrosserie et la mise en peinture suivie par la mécanique. Entièrement démontée, la mécanique est refaite ainsi que le système hydraulique. La voiture conserve aujourd'hui sa sellerie et ses moquettes d'origine. Affichant un peu plus de 75 600 km d'origine, elle est l'aboutissement de la DS.

True to his exacting standards, Mr. D. undertook a complete restoration. While no corrosion was present, work began with bodywork refinishing and a full repaint, followed by an extensive mechanical overhaul. The engine and hydraulic system were completely rebuilt, while the car retains its original upholstery and carpets. With just over 75,600 original kilometers, this stunning DS 23 Pallas represents the ultimate refinement of the DS lineage—a true automotive masterpiece.



*74

Citroën SM – 1970

Châssis n° 00SB0039

Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire

Swiss registration title, in temporary importation

60 000 - 80 000 €

« La première SM vendue neuve en Suisse ! »

“The first SM to be sold new in Switzerland!”



Dévoilée au salon de Genève en 1970, la SM frappe par sa ligne novatrice que l'on doit à Robert Opron. Ses lignes tendues lui offrent un dynamisme unique. Son excellent Cx de 0.46 est le résultat d'un important travail en soufflerie qui dicte l'esthétique globale. Profitant du rachat de Maserati par Citroën en 1968, la SM bénéficie sous le capot d'un tout nouveau bloc V6 double arbre 2 670 cm³ marqué du Trident.

Véritable vitrine technologique de ce que Citroën sait faire de mieux à l'époque, elle reprend les suspensions hydro-pneumatiques de la DS et garde ce confort cher au constructeur. La nouvelle direction Diravi à rappel asservi lui permet de soutenir une vitesse élevée avec la plus grande facilité.

Victime d'un prix de vente élevé et d'un entretien exigeant, seuls 12 920 exemplaires seront vendus sur cinq années de production. Aujourd'hui de plus en plus recherché, le modèle bénéficie d'un regain d'intérêt croissant.

Notre SM possède un historique singulier, elle fait partie des exemplaires de présérie assemblés chez Ligier, tous destinés à des clients triés sur le volet. Son premier propriétaire M. Morel a œuvré à la promotion des meilleurs vins français lors de l'Exposition Universelle de 1970 à Osaka. En guise de remerciement, le gouvernement français lui a permis d'obtenir l'une des premières SM fabriquées. Il prendra ainsi possession d'un superbe exemplaire sable métallisé le 12 octobre 1970. >

Unveiled at the Geneva Motor Show in 1970, the SM was striking for its innovative lines, designed by Robert Opron. Its taut lines gave it a unique dynamism. Its excellent Cx of 0.46 was the result of extensive work in the wind tunnel, which dictated its overall appearance. Taking advantage of Citroën's acquisition of Maserati in 1968, the SM's bonnet was fitted with an all-new twin-cam V6 2,670 cc engine marked with the Trident.

A true technological showcase of the best Citroën could do at the time, it retained the hydropneumatic suspension of the DS and the comfort so dear to Citroën. The new Diravi steering system with servo-assisted return enabled it to maintain high speeds with the greatest of ease. A victim of high prices and demanding

maintenance, only 12,920 examples were sold over the five years of production. Today, the model is increasingly sought-after, and is enjoying a resurgence of interest.

Our SM has a unique history: it was one of the pre-production examples assembled at Ligier, all destined for hand-picked customers. Its first owner, Mr Morel, worked to promote the best French wines at the 1970 Universal Exhibition in Osaka. In gratitude, the French government gave him one of the first SMs to be made. He will take possession of a superb metallic sand car on 12 October 1970. >



La belle histoire ne s'arrête pas là car en 1973 son actuel propriétaire alors en apprentissage à la concession Piller SA de Fribourg a le privilège de travailler sur cette auto, le coup de foudre est immédiat et il se fait la promesse qu'un jour elle sera sienne. En 2001 M. Morel se décide à la vendre, il saisit alors l'opportunité et accueille la belle dans sa collection. À l'époque non roulante, une importante restauration débute afin de lui redonner son lustre d'antan. La carrosserie est entièrement restaurée et reçoit une nouvelle peinture conforme à celle d'origine, son moteur quant à lui bénéficie d'une réfection complète.

Elle se présente aujourd'hui en très bel état de conservation, son habitacle entièrement d'origine est magnifiquement conservé, ses cuirs sont délicieusement patinés et son autoradio est toujours présent. Synthèse parfaite entre modernité, confort et performance, la SM est une véritable GT. Notre exemplaire à l'historique exceptionnel saura séduire avec certitude les collectionneurs les plus exigeants.

The story doesn't end there, because in 1973 its current owner, then an apprentice at the Piller SA workshop in Fribourg, had the privilege of working on the car. It was love at first sight, and he promised himself that one day it would be his. In 2001, Mr Morel decided to sell it, so he seized the opportunity and welcomed the beautiful car into his collection. At the time, the car was not running, and a major restoration programme was launched to restore it to its former glory. The bodywork was completely restored and painted to match the original, while the engine was given a complete overhaul.

Today, the car is in an excellent state of preservation, with its original interior magnificently preserved, its leather with a delightful patina and its car radio still present. A perfect blend of modernity, comfort and performance, the SM is a true GT. With its exceptional history, our example is sure to appeal to the most demanding collectors.

*75

Citroën CX 2400 GTI – 1978

Châssis n° MAME01ME5994
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
Swiss registration title, in temporary importation
30 000 - 50 000 €

« Configuration la plus recherchée
pour une CX GTI! »

*“The most sought-after configuration
for a CX GTI!”*



Difficile tâche que de succéder à la légendaire Citroën DS ! La CX sortie des chaînes en 1975 change littéralement de style et marque la différence avec le dessin du dessinateur Robert Opron moins radical mais tout aussi élégant. La CX connaîtra elle aussi une longue carrière et si elle ne présente pas d'évolution technique majeure, c'est tout de même la première Citroën de série à moteur transversal avant.

Les premiers modèles seront équipés du moteur des dernières DS mais très vite la concurrence allemande pousse les constructeurs français à une course à la puissance. Le phénomène GTI apparut en 1976 avec une certaine Golf, n'épargne pas la grande routière française et dès le millésime 1977, Citroën décline sa

berline en version sportive. Ainsi son 4-cylindres 2,4 l à injection développe 128 ch tout en proposant un châssis à la fois confortable et sportif.

Livrée neuve en Suisse le 12 avril 1978, notre exemplaire à l'origine gris Largentière a connu 2 propriétaires avant d'entrer dans la collection en 2007, elle affichait alors 139 000 km. Elle a ensuite bénéficié d'une importante restauration de 2008 à 2010. Ainsi la mécanique et le système hydraulique ont été entièrement révisés et le châssis a reçu un traitement anti-corrosion. Sa carrosserie repeinte dans la mythique teinte Mandarine emblématique de cette période est superbe. >

Succeeding the legendary Citroën DS was no easy task! The CX, which rolled off the production line in 1975, literally changed the car's style, marking a departure from the less radical but equally elegant design by Robert Opron. The CX also enjoyed a long career, and although it did not feature any major technical developments, it was nevertheless the first production Citroën with a front transverse engine.

The first models were equipped with the engine of the latest DS, but German competition soon pushed French manufacturers into a race for power. The GTI phenomenon, which appeared in 1976 with a certain Golf, did not spare the French grand tourer, and from the 1977 model year, Citroën offered a sports version of its saloon.

Its fuel-injected 2.4-litre 4-cylinder engine developed 128 bhp, while offering a chassis that was both comfortable and sporty.

Delivered new in Switzerland on 12 April 1978, our Largentière grey example had 2 owners before joining the collection in 2007, when it clocked up 139,000 km. It then underwent a major restoration between 2008 and 2010. The mechanical and hydraulic systems were completely overhauled, and the chassis was given an anti-corrosion treatment. The bodywork has been repainted in the mythical Mandarin hue emblematic of the period, and is superb. >



Dans l'habitacle, on observe une sellerie en cuir bicolore typique des premières GTI, elle est associée à des moquettes beiges et un ciel de toit gris. L'ensemble se présente en bel état de conservation. On notera la présence de la climatisation, intéressante option d'époque.

Plus de 10 000 km ont été parcourus au volant de cette auto depuis sa restauration, elle a notamment participé aux rassemblements ICCR en 2012 en Angleterre et en 2016 en Hollande. Modèle emblématique de la production française, les CX GTI Mandarine sont rares sur le marché, ce bel exemplaire constitue ainsi une superbe opportunité à ne pas rater !

The cabin features the two-tone leather upholstery typical of early GTIs, combined with beige carpets and a grey roof lining. All in very good condition. The car also features air conditioning, an interesting option at the time.

More than 10,000 km have been driven in this car since its restoration, and it took part in the ICCR rallies in England in 2012 and Holland in 2016. An emblematic model of French production, Mandarin CX GTIs are rare on the market, making this beautiful example a superb opportunity not to be missed!



*76

Citroën CX Prestige 2400 IE – 1980

Châssis n° MAML00ML7488
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
Swiss registration title, in temporary importation
20 000 - 30 000€

« Rare configuration proposée uniquement
sur ce millésime »

*“A rare configuration offered
only on this model year”*



La Citroën CX était une voiture attendue à son lancement, ayant la lourde tâche de succéder à la DS, elle devait associer tradition, innovation et symboliser le futur de la marque. Le style est confié à Robert Opron : si la silhouette est dans la lignée de la DS, le designer s'inspire surtout de la GS et de la SM. Plus courte que la DS mais offrant plus de place à l'intérieur grâce à son moteur transversal, elle subjugué les journalistes par ses qualités de routière hors normes et son confort. Bien que décriée à ses débuts en 1974 pour son manque d'innovation, la grande berline remporte un succès commercial certain.

Dès l'année suivante, une version luxe Prestige apparaît au catalogue. Celle-ci est rallongée de 25 cm et propose un large

espace pour les jambes des passagers arrière. En 1977, son pavillon sera rehaussé car le Président Giscard d'Estaing se serait plaint du manque de garde au toit une fois assis à l'arrière. La CX devient rapidement la voiture emblématique des institutions gouvernementales.

Notre exemplaire a été livré le 11 avril 1980 à un PDG du canton de Fribourg en Suisse comme voiture de direction. Elle est ensuite cédée à son chauffeur qui l'utilisera pour son usage personnel. Elle entre dans la collection en 1989 alors que son compteur affiche 96 000 km.

Notre CX Prestige présente une configuration statutaire avec une carrosserie gris vert métallisée associée à un toit en vinyle

The Citroën CX was an eagerly awaited car when it was launched, with the onerous task of succeeding the DS. It had to combine tradition and innovation and symbolise the future of the brand. The styling was entrusted to Robert Opron: while the silhouette was in line with that of the DS, the designer drew particular inspiration from the GS and SM. Shorter than the DS, but with more interior space thanks to its transverse engine, it won journalists over with its outstanding touring qualities and comfort. Although criticised for its lack of innovation when it debuted in 1974, the large saloon was a commercial success.

The following year, a luxury Prestige version appeared in the catalogue. It was 25 cm longer and offered ample legroom for

rear passengers. In 1977, the roof was raised because President Giscard d'Estaing had complained about the lack of headroom in the back seat. The CX quickly became the car of choice for governing institutions.

Our example was delivered on 11 April 1980 to a CEO of the canton of Fribourg in Switzerland as an executive car. It was then sold to his chauffeur, who used it for his own personal use. It entered the collection in 1989 with 96,000 km on the odometer.

Our CX Prestige has a statutory configuration with a metallic green-grey body combined with a black vinyl roof. There are a few traces of corrosion at the bottom of the doors and on the rocker panels. In the cabin, the tan upholstery is well preserved, >

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.



noir. > On notera quelques traces de corrosion au bas des portes et sur les bas de caisses. Dans l'habitacle on retrouve une belle sellerie havane bien conservée à l'instar du ciel de toit et des moquettes. Un téléphone a été installé à l'arrière pour l'usage de son premier propriétaire.

Sous le capot on retrouve le 4-cylindres 2,4 l de la CX GTI associé à une boîte manuelle à 5 rapports. Affichant aujourd'hui 101 500 km, cette auto a été régulièrement entretenue et son système hydraulique a été révisé. Très convoitée, la CX Prestige propose aujourd'hui encore des prestations de premier plan.

as are the headlining and carpets. A telephone was installed in the rear for the use of its first owner.

Under the bonnet is the CX GTI's 2.4-litre 4-cylinder engine mated to a 5-speed manual gearbox. With 101,500 km on the odometer, this car has been regularly serviced and its hydraulic system overhauled. A highly sought-after model, the CX Prestige still offers first-rate performance.



*77

Citroën Méhari – 1973

Châssis n° AYCA05CA4629
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
Swiss registration title, in temporary
importation

18 000 - 24 000€

« La Méhari fut révolutionnaire, celle que nous vous
présentons est certainement la plus belle ! »

*“The Mehari was revolutionary, and the one we’re
presenting here is certainly the most beautiful!”*



Mythique et révolutionnaire Méhari, avec ses indestructibles éléments mécaniques empruntés à la 2 CV et à la Dyane 6 (plateforme, moteur) et son inédite carrosserie en plastique ABS teinté dans la masse.

La Méhari qui illustre ces pages est une très rare version Export reconnaissable à son double circuit de freinage, une nouvelle norme de sécurité entrée en vigueur en 1973 en Suisse. Rare version 4-places dûment homologuée

Son état est bluffant tant cette voiture fut bien restaurée. Si elle a conservé son châssis et sa carrosserie d'origine, tout a été intégralement refait en prenant soin de préserver l'origine.

La carrosserie a été repeinte dans sa teinte Mandarine d'origine et les éléments de capote sont neufs.

Son moteur et sa boîte de vitesses d'origine ont été refaits et les collectionneurs avertis reconnaîtront son démarreur d'époque et son chauffage-dégivrage d'origine fonctionnel!

Véritable symbole de liberté et d'un art de vivre, nous vous offrons ici l'occasion d'acquérir une Méhari en très bel état, et avec un historique rare, avec une estimation – très – attractive!

The legendary and revolutionary Mehari, with its indestructible mechanical elements borrowed from the 2 CV and the Dyane 6 (platform, engine) and its original bodywork in ABS plastic tinted in the mass.

The Mehari that illustrates these pages is a very rare Export version, recognisable by its dual braking system, a new safety standard that was introduced in Switzerland in 1973. A rare 4-seater with full homologation

The condition of this car is astonishing, so well has it been restored. While it has retained its original chassis and bodywork, everything has been completely redone, taking care to preserve the original.

The bodywork has been repainted in its original Mandarin colour and the soft-top parts are new.

Its original engine and gearbox have been rebuilt, and discerning collectors will recognise its original starter motor and its original working heater-defroster!

A true symbol of freedom and the art of living, this is your chance to acquire a Mehari in very good condition, with a rare history, and an attractive valuation given the cost of restoration!

*78

Citroën Dyane 6 – 1980

Châssis n° 71CB9182
Titre de circulation Suisse, véhicule en importation temporaire
Swiss registration title, in temporary importation

12 000 - 18 000 €

« La plus aboutie des Dyane, 3^e main et couleur Orange Mandarine ! »

“The most accomplished of the Dyane models, 3rd hand and in Mandarin Orange!”



Présentée en 1967, la Dyane se distingue de la 2 CV avec ses feux intégrés aux ailes et son hayon. A sa sortie, elle est équipée du bicylindre de la 2 CV de 425 cm³. En 1968, la Dyane 6 est proposée avec un nouveau moteur de 602cm³. Fabriquée à plus de 1,4 million d'exemplaires, sa production s'arrêtera en 1983.

La voiture que nous présentons est une Dyane 6 mise en circulation le 31 mai 1980, qui se caractérise par ses pare-chocs chromés, sa double carburation, ses freins à disques avant et son hayon arrière à ouverture par bouton, exclusifs de cette 3^e et dernière génération.

Il s'agit d'une version Export vendue neuve en Suisse, et acquise par Monsieur D. en deuxième main, qui se caractérise par ailleurs par sa rare et très recherchée teinte Orange Mandarine.

Cette auto, qui ne totalise qu'un peu moins de 70 000 km, bénéficiera d'une restauration intelligente : châssis neuf et peinture refaite, mécanique entièrement révisée, et conservation d'un maximum d'éléments d'origine, dont la sellerie.

Introduced in 1967, the Dyane stood out from the 2 CV with its lights integrated into the wings and its hatchback. When it came out, it was fitted with the 2 CV's 425 cc twin-cylinder engine. In 1968, the Dyane 6 was offered with a new 602 cc engine. More than 1.4 million were built, but production ended in 1983.

The car we are presenting here is a Dyane 6 launched on 31 May 1980, and features chrome bumpers, twin carburetors, front disc brakes and a button-opening rear hatch, all exclusive to this 3rd and final generation.

This is an Export version sold new in Switzerland, and acquired by Mr D. as a second-hand vehicle. It also features a rare and highly sought-after Tangerine Orange colour.

The car, which has just under 70,000 km on the odometer, has been intelligently restored, with a new chassis and new paintwork, a completely overhauled powertrain and as many original features as possible, including the upholstery.

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.

*79

Citroën Visa Club – 1983

Châssis n° VF7VDVF0003VF0262
Titre de circulation Suisse, véhicule en importation temporaire
Swiss registration title, in temporary importation

3 000 - 5 000 €

« La Visa aura connu le lancement le plus spectaculaire, tout comme l'état de celle-ci »

“The Visa had one of the most spectacular launches, just like its current condition”



Immatriculée le 15 avril 1983, cette Citroën Visa Club est équipée du moteur 652 cm³ et affiche seulement 88 368 km d'origine.

Produite fin 1981, elle avait été traitée au Dinitrol à sa livraison pour mieux résister à la corrosion. 40 ans plus tard, cette Visa présente l'aspect du neuf !

Entièrement d'origine, il s'agit d'une deuxième main ayant conservé sa peinture d'origine.

A son achat, Monsieur D. fera une révision de la partie mécanique et des trains roulants. Le système de freinage est neuf ainsi que l'embrayage. L'échappement fut également remplacé récemment.

1 254 390 exemplaires ont finalement été fabriqués, rares sont les exemplaires avec si peu de kilomètres et 100 % d'origine.

Registered on April 15, 1983, this Citroën Visa Club is equipped with a 652 cc engine and has only 88,368 original kilometers.

Produced in late 1981, it was treated with Dinitrol upon delivery to better resist corrosion. Forty years later, this Visa looks as good as new!

Completely original, this is a second-owner vehicle that has retained its original paint.

Upon purchase, Mr. D. carried out a mechanical inspection and checked the suspension. The braking system is brand new, as well as the clutch. The exhaust system was also recently replaced.

A total of 1,254,390 units were produced, but few remain with such low mileage and in 100% original condition.

*80

Citroën GS 1220 Club – 1972

Châssis n° GB05GB4704
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
Swiss registration title, in temporary importation
8 000 - 12 000 €

« La plus performante des GS 1220 de son époque
avec son carburateur Weber et l'allumage Ducelier »
“The best-performing GS 1220 with its Weber carburettor
and Ducelier ignition”



Entre l'Ami 6, voire l'Ami 8 de 1970 et la DS, le trou est grand dans la gamme. Une fois de plus, la réponse se fera avec une vraie Citroën, innovante, belle et originale: la GS, vedette du salon de Paris et élue voiture de l'année en 1971!

Robert Opron s'est vite mis dans la peau de Flaminio Bertoni pour respecter l'ADN de la marque. Moteur à plat refroidi par air (4-cylindres), suspension hydropneumatique à hauteur constante (une première dans ce créneau), ligne très innovante à l'excellent Cx et tableau de bord futuriste avec un tambour défilant derrière une loupe, poignée de frein à main savamment intégrée dans la planche de bord...

Elle sera l'une des premières Citroën à s'imposer sur de nombreux marchés à l'international avec un volume total de production de 1 896 742 unités!

La 1220 Club était à l'époque le modèle le plus haut de gamme avant l'arrivée de la Pallas en 1976. Blanche avec le tissu rouge, notre exemplaire est un des premiers exemplaires équipés du premier tableau de bord avec la loupe. Il est également le modèle le plus performant à l'époque avec son carburateur Weber et l'allumage Ducelier.

Achetée en 1984 et restaurée par Monsieur D. en 1990, la voiture est exempte de toute corrosion. Un exemplaire très agréable à conduire et capable de s'insérer aisément dans la circulation actuelle. Vendue avec ses carnets et manuels!

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.

Between the Ami 6 and even the Ami 8 of 1970 and the DS, there is a big gap in the range. Once again, the answer was a genuine Citroën, innovative, beautiful and original: the GS, star of the Paris Motor Show and voted Car of the Year in 1971!

Robert Opron quickly put himself in Flaminio Bertoni's shoes to respect the brand's DNA. Flat air-cooled 4-cylinder engine, constant-height hydropneumatic suspension (a first in this segment), highly innovative lines with an excellent Cx and a futuristic dashboard with a drum that scrolls behind a magnifying glass, a handbrake handle cleverly integrated into the dashboard...

It was one of the first Citroëns to make its mark on numerous international markets, with a total production volume of 1,896,742 units!

At the time, the 1220 Club was the most upmarket model before the arrival of the Pallas in 1976. White with red fabric, our model was one of the first to feature the first dashboard with a loupe. It was also the most powerful model fitted at the time, with its Weber carburettor and Ducelier ignition.

Purchased in 1984 and restored by Mr D. in 1990, the car is completely rust-free. This is a very pleasant car to drive, and one that can be easily integrated into today's traffic. Sold with manuals and booklets!

*81

Citroën GS Birotor – 1974

Châssis n° GX-GG-00GG3307
Vendue sans titre de circulation

No registration title

18 000 - 24 000 €

« Une rareté absolue ayant bénéficié
d'une importante restauration »

*“An absolute rarity that has benefited from a major
restoration”*



Dévoilée en octobre 1973 et lancée en mars 1974, la GS Birotor est commercialisée pendant moins d'un an. Son moteur Wankel renferme ici deux rotors qui lui permettent d'atteindre une cylindrée proche de 2 l avec des performances dignes des berlines sportives les plus vives. Le moteur est associé à une transmission C-Matic.

La Birotor reprend la silhouette aérodynamique de la GS. Toutefois, quelques retouches pertinentes lui donnent un peu plus de prestance. La carrosserie est souvent peinte en deux tons, ce qui souligne encore un peu plus son caractère élitiste.

La gourmandise en carburant constituant le défaut majeur du moteur rotatif, le premier choc pétrolier signe l'arrêt de mort de la Birotor. Au total, seulement 874 exemplaires seront fabriqués, ce qui en fait un modèle extrêmement rare.

Les voitures sont alors rachetées par Citroën ou échangées, puis détruites ou données aux membres du personnel ou à des collectionneurs. Une centaine de véhicules roulants sont aujourd'hui recensés par le Club Rotatif.

D'origine française, notre exemplaire a été importé en Suisse en 2006. Il a bénéficié d'une importante restauration pour plus de 26 000 €. Ainsi sa carrosserie bicolore a été repeinte et la sellerie a été restaurée. Au niveau mécanique, de nombreuses pièces ont été remplacées. Affichant seulement 39 106 km au compteur sa mécanique a été fiabilisée et se présente aujourd'hui en très bon état de fonctionnement.

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.

Unveiled in October 1973 and launched in March 1974, the GS Birotor was on the market for less than a year. Its Wankel engine housed two rotors, enabling it to achieve a displacement of close to 2.0 litres, with performance worthy of the liveliest sports saloons. The engine is mated to a C-Matic transmission.

The Birotor takes its aerodynamic shape from the GS. However, it has been given a little more presence thanks to a few judicious tweaks. The bodywork is often painted in two tones, further underlining its elitist character.

Fuel consumption was the main drawback of the rotary engine, and the first oil crisis was the death knell for the Birotor. In all, only 874 examples were made, making it an extremely rare model.

The cars were then bought back by Citroën or exchanged, then destroyed or given to staff members or collectors. The rotary club now lists around a hundred vehicles on the road.

Originally from France, our example was imported into Switzerland in 2006. It underwent a major restoration costing over €26,000. The two-tone bodywork was repainted and the upholstery restored. A number of mechanical parts have also been replaced. With just 39,106 km on the odometer, its mechanicals have been made reliable and are now in very good working order.

*82

Citroën M35 Prototype – 1970

Châssis n° 5026 351449
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
*Swiss registration title, in temporary
importation*

25 000 - 35 000 €

« Prototype rare en bon état de fonctionnement »
“A rare prototype in good working order”



Fabriqué par Heuliez, le prototype M35 à moteur rotatif prend la forme d'un coupé 2+2 influencé par la silhouette de l'Ami 8. À l'intérieur, la sellerie est inspirée de celle de la SM et le tableau de bord est très proche de celui de l'Ami 8. La M 35 adopte un système de suspension hydraulique et des freins à disques à l'avant. La boîte de vitesses manuelle à 4 rapports est associée à un moteur Wankel de 995 cm³ développant 49 ch. Toutes les M35 adoptent une couleur gris métal ainsi que la mention « Prototype Citroën M35 » suivie de leur numéro respectif sur les ailes avant.

À l'automne 1969, la marque lance un appel auprès de ses clients effectuant plus de 30 000 km par an. Vendue contre la somme de 14 120 Francs, ils bénéficiaient de deux ans de garantie totale sur le moteur.

Une série de 500 véhicules était prévue à l'origine mais seulement 267 exemplaires seront fabriqués entre 1969 et 1971. Citroën s'efforcera de racheter la majeure partie de ces autos une fois l'expérience terminée, la plupart d'entre elles seront alors détruites.

L'exemplaire que nous proposons est le prototype n° 465. Immatriculé le 23 mars 1970, il arrive en Suisse en 1988. Affichant seulement 23 009 km au compteur, il se trouve aujourd'hui dans son jus mais reste néanmoins plutôt bien conservé.

Il est toujours équipé de son moteur d'origine et se trouve en bon état de fonctionnement. Cet exemplaire à la patine inimitable est le témoin d'une expérience unique, nul doute qu'il saura séduire les collectionneurs des Citroën les plus rares.

Manufactured by Heuliez, the M35 rotary-engined prototype takes the form of a 2+2 coupé influenced by the silhouette of the Ami 8. Inside, the upholstery was inspired by that of the SM and the dashboard was very similar to that of the Ami 8. The M 35 adopts a hydraulic suspension system and front disc brakes. The 4-speed manual gearbox was mated to a Wankel 995 cc engine developing 49 hp. All M35s were painted metallic grey, with the words 'Prototype Citroën M35' followed by their respective numbers on the front wings.

In the autumn of 1969, the brand launched an appeal to customers who drove more than 30,000 km a year. Sold for 14,120 francs, they were entitled to a two-year full engine warranty.

A series of 500 vehicles was originally planned, but only 267 were produced between 1969 and 1971. Citroën endeavoured to buy back most of these cars once the experiment was over, but most of them were then destroyed.

The car on offer here is prototype no. 465. Registered on 23 March 1970, it arrived in Switzerland in 1988. With just 23,009 km on the odometer, it's still in its original condition, but it's still in pretty good shape.

It is still fitted with its original engine and is in good working order. With its unmistakable patina, this is an example of a unique experience, and one that will undoubtedly appeal to collectors of the rarest Citroëns.

Citroën MEP X27 – 1971

Châssis n°31
Véhicule de compétition non immatriculé
Competition vehicle sold without registration

15 000 - 25 000 €

« Monoplace mythique, facile
et – très – performante »

*“A legendary single-seater that’s easy to drive
and delivers great performance”*



La Formule Bleue voit le jour à Albi en 1966, dans le cadre d'un trophée organisé par Citroën, Total et Michelin, avec d'étonnantes et très abouties monoplaces nées du génie créatif de l'agent Citroën local Maurice-Emile Pezous. Ces premières MEP, baptisées X2, sont d'abord motorisées par le très efficace bicylindre Panhard. En 1971, la déjà très agile monoplace évolue en X27, avec la mécanique de la nouvelle Citroën GS, et une carrosserie très *seventies*. Elle va permettre pendant 7 ans à des centaines de jeunes pilotes de faire leurs premières armes sur les différents circuits de France.

Monoplace d'école de pilotage et de compétition, la MEP X27 est une vraie voiture de course qui emmène son pilote à plus de

200 km/h. Position de conduite caractéristique d'une monoplace à moteur arrière, poids plume de 392 kg et moteur poussé à 75 ch : les performances sont encore aujourd'hui incroyables, et les courses très animées, avec un plateau très fourni.

La voiture qui illustre ces pages est la 22^e des 82 X27 fabriquées, certainement destinées initialement à une école de pilotage, avant d'être acquise par un certain J.-L. Rouaud. Elle entre dans la collection de Monsieur D. en 1989.

Il s'agit d'une base à redémarrer ou restaurer. On notera notamment que le siège, le pare-brise et le compte-tours ne sont pas d'origine, ni le moteur (qui semble être un GS classique), et que le carter de boîte fut remplacé à une époque inconnue.

Formule Bleue was born in Albi in 1966, as part of a trophy organised by Citroën, Total and Michelin, with astonishing, highly accomplished single-seaters born of the creative genius of local Citroën agent Maurice-Emile Pezous. These first MEPs, christened the X2, were initially powered by the highly efficient Panhard twin-cylinder engine.

In 1971, the already agile single-seater was upgraded to the X27, with the mechanicals of the new Citroën GS and a very seventies body. For 7 years, it gave hundreds of young drivers their first taste of racing on France's various circuits.

A single-seater for driving schools and competitions, the MEP X27 is a real racing car that takes its driver to speeds of over 200 km/h.

With a driving position typical of a rear-engined single-seater, a featherweight of 392 kg and an engine rated at 75 hp, the performance is still incredible, and the races are very lively, with a very strong grid.

The car that illustrates these pages is the 22nd of the 82 X27s produced, probably initially intended for a driving school, before being acquired by a certain J.-L. Rouaud. It entered the collection of Mr D. in 1989.

This is a base model to be restarted or restored. Note in particular that the seat, windscreen and rev counter are not original, nor is the engine (which appears to be a classic GS), and that the gearbox housing was replaced at an unknown time.

*84

Citroën BX 4 TC – 1986

Châssis n° VF7XBL0000XL0062
Titre de circulation Suisse, véhicule en
importation temporaire
Swiss registration title, in temporary importation

100 000 - 150 000 €

« Neuve comme à l'origine, elle est la seule BX 4TC vendue
neuve en Suisse, encore en possession de son certificat
de vente et de conformité ! »

*“As new as ever, it is the only BX 4TC sold new in Switzerland
and still in possession of its certificate of sale and conformity!”*



Rallye des 1000 Pistes, juillet 1983, aux côtés des Visa officielles, on découvre une improbable BX 4x4 préparée par Politecnic. Dans l'ombre, une version « maison » a également été développée, et c'est elle que Guy Verrier retient pour officiellement engager la marque en Championnat du Monde des Rallyes, en Groupe B, pour la saison 1985.

Image de berline 4-places de bon père de famille ou moteur en porte-à-faux avant: le nouveau fer de lance de la firme aux Chevrons est à contre-courant, mais c'est elle qui fait vivre la marque, avec plus de 50 % des ventes, et il faut donc assoir son image, notamment sur le plan sportif. Par ailleurs, la Visa ne peut pas supporter plus de 200 ch, et ses performances sportives sont donc limitées... >

Rallye des 1000 Pistes, July 1983, alongside the official Visas, we discover an unlikely BX 4x4 prepared by Politecnic. Behind the scenes, an “in-house” version had also been developed, and it was this that Guy Verrier chose to officially enter the brand in the World Rally Championship, in Group B, for the 1985 season.

Whether it was the image of a good family 4-seater saloon or a front overhang engine, the new spearhead of the “Chevrons” firm was against the tide, but it was the car that brought the brand to life, accounting for more than 50% of sales, and so its image had to be established, particularly in sporting terms. What's more, the Visa can't handle more than 200 hp, so its sporting performance is limited... >





Le développement de celle qui sera baptisée BX 4 TC prends du retard, et elle ne sera finalement homologuée par la FISA que le 1^{er} janvier 1986. Pour l'homologation, le constructeur devait produire 200 exemplaires et il a donc mis au point sur la base d'une BX une version route équipée d'un moteur 2 141 cm³ turbo développant 200 ch, avec une transmission à quatre roues motrices. Mais l'aventure tourne au fiasco, et le Gr. B est arrêté à la fin de la saison après les drames du Portugal et de la Corse. La production totale des Série 200, réalisées chez Heuliez, s'élèverait à 86 exemplaires vendus, le surplus de la production ayant été détruit par Citroën sous contrôle d'huissier.

Il se dit qu'une quarantaine d'exemplaires auraient survécu jusqu'à nos jours. Celle qui illustre ces pages en fait partie, mais s'en distingue par son incroyable histoire. Elle fut en effet vendue neuve par le Service Export de la concession Citroën Champ de Mars à Paris le 22 avril 1986 à son premier propriétaire, un Suisse qui s'en servit peu, l'exposa dans son garage personnel et... ne l'immatricula pas! >

The development of what was to become the BX 4 TC was delayed, and it was not finally homologated by the FISA until 1 January 1986. In order to obtain homologation, the manufacturer had to produce 200 examples, so on the basis of a BX, it developed a road version equipped with a 2,141 cc turbo engine developing 200 hp, with four-wheel drive. But the adventure turned into a fiasco, and the Gr. B was discontinued at the end of the season after the tragedies in Portugal and Corsica. Total production of the Série 200 at Heuliez amounted to 86 units sold, the surplus having been destroyed by Citroën under bailiff's supervision.

It is said that around forty examples have survived to the present day. The one pictured here is one of them, but it has an incredible story of its own. It was sold new by the Export Department of the Citroën Champ de Mars dealership in Paris on 22 April 1986 to its first owner, a Swiss man who made little use of it, displayed it in his personal garage and... didn't register it! >





100% d'origine, jamais modifiée, portant encore ses divers détails spécifiques bien souvent disparus sur les autres modèle, Monsieur D. s'en porta acquéreur en 2^e main en 2007, alors que la voiture totalisait 2 800 km. Son compteur affiche aujourd'hui 2 865 km. Son état est toujours aussi stupéfiant, mais nous avons en effet affaire à une auto à peine sortie de concession. Cette incroyable 4 TC a récemment bénéficié d'une révision générale et d'une mise au point de l'injection, après avoir été dument immatriculée en Suisse. Nous vous proposons avec cette auto, un incroyable voyage dans le temps, quasiment 40 ans en arrière, à l'époque où n'importe qui pouvait acheter une reine de rallye. Mais aujourd'hui, vous n'êtes pas n'importe qui...

100% original, never modified, and still bearing the various specific details often missing from other models, Mr D. bought it 2nd hand in 2007, when the car had clocked up 2,800 km. It now has 2,865 km on the odometer. It's still in stunning condition, but we're dealing with a car that's barely left the dealership. This incredible 4CV has recently had a general overhaul and an injection tune-up, after being duly registered in Switzerland. With this car, we're taking you on an incredible journey back in time, almost 40 years to the days when anyone could buy a rally queen. But today, you're not just anyone...

*85

Citroën Visa 1000 Pistes – 1984

Châssis n° VF7VDVR0000VR9797
Vendue sans titre de circulation, véhicule
neuf jamais immatriculé
*No registration title, vehicle never
registered*

50 000 - 70 000 €

« État neuf, seulement 193 km ! »

“Outstanding condition, only 193 km!”



En 1980 le développement d'une Visa de course est lancé par Guy Verrier, ancien pilote de rallyes devenu directeur de Citroën Compétition, l'ambition est alors de s'engager en Championnat du monde des rallyes. Après les Visa Lotus, Trophée et Chrono, un prototype 4x4 à moteur avant remporte le Rallye des 1000 pistes dans la catégorie des voitures expérimentales. La Visa 1000 Pistes sera ainsi produite en série et sera la première 4-roues motrices française commercialisée pour la route et la compétition, avant sa cousine la Peugeot 205 T16.

Cette version apparaît avec la naissance du Groupe B. Dans un but d'homologation, elle est produite à 200 exemplaires, auxquels viendront s'ajouter 20 exemplaires « Évolution ».

Sous le capot, la 1000 Pistes adopte le moteur XYR 1 360 cm³ de la Visa Chrono. Alimenté par 2 carburateurs double corps Weber type 40, il développe 112 ch à 6 800 tr/mn.

Son poids reste contenu à 850 kg malgré la transmission intégrale. La boîte de vitesses à 5 rapports est complétée par un autobloquant à 20 % sur le pont arrière. Les ponts avant et arrière sont en aluminium coulé avec des rapports 1/1. Enfin, les suspensions sont modifiées pour la rendre plus dynamique et plus vive. Avec un prix de vente élevé et concurrencée par les Peugeot contemporaines, la Visa 1000 Pistes connut un succès mitigé. >

In 1980, Guy Verrier, a former rally driver who had become director of Citroën Compétition, launched the development of a racing Visa, with the ambition of competing in the World Rally Championship. After the Visa Lotus, Trophy and Chrono, a front-engined 4x4 prototype won the Rallye des 1000 pistes in the experimental car category. The Visa 1000 Pistes went into series production and was the first French 4-wheel drive to be marketed for road use and competition, ahead of its cousin the Peugeot 205 T16.

This version appeared with the birth of Group B. For homologation purposes, 200 examples were produced, plus a further 20 "Evolution" models. Under the bonnet, the 1000 Pistes adopted

the XYR 1,360 cc engine from the Visa Chrono. Fed by 2 Weber type 40 twin carburetors, it produced 112 hp at 6,800 rpm.

It weighs in at just 850kg, despite being fitted with all-wheel drive. The 5-speed gearbox is complemented by a 20% self-locking system on the rear axle. The front and rear axles are cast aluminium with 1:1 ratios. Finally, the suspension has been modified to make it more dynamic and lively. With a high price tag and competition from contemporary Peugeots, the Visa 1000 Pistes had mixed success. >



La 1000 Pistes présentée dans ces pages a une histoire singulière puisqu'elle fut acquise à Paris en 1985 par un collectionneur suisse souhaitant l'exposer dans son musée. Ce n'est que 20 ans plus tard en 2005 que son actuel propriétaire en prend possession. Ayant passé sa vie dans deux collections de manière statique, elle n'a pratiquement pas roulé et n'a même jamais été immatriculée.

Affichant seulement 193 km au compteur, elle a été choyée toute sa vie et se présente aujourd'hui dans un état incroyable.

Absolument originale, sa carrosserie est superbe, l'habitacle est immaculé et tous les marquages et les stickers apposés à l'usine sont encore présents. Véritable machine à remonter le temps, on notera que sa mécanique a été remise en route lors de son achat en 2005. Extrêmement rare sur le marché, nous vous offrons ici l'opportunité d'acquérir un incroyable exemplaire dans un état de conservation exceptionnel.

The 1000 Pistes presented in these pages has a singular history, since it was acquired in Paris in 1985 by a Swiss collector wishing to exhibit it in his museum. It was only 20 years later, in 2005, that its current owner took possession of it. Having spent its life in two static collections, it has hardly been driven and has never even been registered.

With just 193 km on the odometer, it has been pampered all its life and is now in incredible condition. Absolutely original,

the bodywork is superb, the interior is immaculate and all the factory markings and stickers are still present. A veritable time machine, it's worth noting that its mechanicals were put back into operation when it was purchased in 2005. Extremely rare on the market, this is your opportunity to acquire an incredible example in exceptional condition.

*86

Citroën 2 CV Cross – circa 1972

Vendue sans titre de circulation

No registration title

3 000 - 5 000 €



Authentique 2 CV Cross ayant participé au championnat lancé en 1972 par Marlène Cotton et Jacques Wolgensinger !

C'est à son volant que Monsieur D. se lancera dans l'aventure de la 2 CV Cross, parcourant l'Europe entière pour courir et tenter de gagner !

2 CV historique, elle est un symbole de cette époque où « presque » tout était possible...

Authentic 2 CV Cross that competed in the championship launched in 1972 by Marlène Cotton and Jacques Wolgensinger!

At its wheel, Mr. D. embarked on the 2 CV Cross adventure, traveling across Europe to race and chase victory!

A historic 2 CV, it stands as a symbol of an era when almost everything was possible...

*87

Citroën 2 CV Cross – circa 1972

Vendue sans titre de circulation

No registration title

3 000 - 5 000 €



Surfant sur la coupe lancée en 1972 par Marlène Cotton et Jacques Wolgensinger, la FFSA a relancé la 2 CV Cross France avec 8 courses !

La tentation était trop forte pour Monsieur D. et cette deuxième monture prendra part à quelques courses ces dernières années.

Certainement le championnat officiel le plus accessible, relevé et fun du moment !

Riding the wave of the cup launched in 1972 by Marlène Cotton and Jacques Wolgensinger, the FFSA revived the 2 CV Cross France with 8 races!

The temptation was too strong for Mr. D, and this second car has taken part in a few races in recent years.

Certainly the most accessible, competitive, and fun official championship of the moment!

Citroën Kégresse P17E – 1934

Châssis n° 159698
Vendue avec son attestation FFVE
Sold with a FFVE Certificate

25 000 - 35 000€

« Très bel exemplaire restauré intégralement ! »
“A very fine example, fully restored!”



Le Brevet Kégresse fut présenté à André Citroën, qui reconnut immédiatement le potentiel de son invention et en acheta les droits, mettant sur pied la société Citroën-Kégresse-Hinstin pour la développer et la mettre en production. Ces autochenilles connurent un succès immédiat, trouvant leur emploi dans les fermes, les forêts et les applications militaires à travers toute l'Europe.

Cette rapide acceptation était en grande partie due aux acrobaties filmées dans différentes publicités pour démontrer les remarquables aptitudes en hors-piste, l'une d'elles montrant une Citroën Kégresse qui tirait une maison roulante de 3,5 tonnes sur une dune de 106 m de haut. Toutefois, la plus significative était

la traversée du Sahara au cours de l'hiver 1922/1923 par une expédition de cinq Citroën Kégresse B2, prouvant la viabilité du transport par route de l'Algérie à la France d'Afrique Équatoriale. Les cinq petites voitures accomplirent le trajet de 3 000 miles (4 828 km) de Touggourt à Tombouctou en 21 jours, une petite fraction du temps que met une caravane de dromadaires. Puis, quelques années plus tard, l'incroyable Croisière Jaune.

Cette Citroën Kégresse P17E fut issue d'un marché public passé avec le ministère français de la guerre en décembre 1933. Il s'agit donc d'un millésime 1934 ayant commencé sa vie dans les forces armées françaises. >

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.

The Kégresse patent was presented to André Citroën, who immediately recognised the potential of his invention and bought the rights to it, setting up the Citroën-Kégresse-Hinstin company to develop it and put it into production. These self-propelled vehicles were an immediate success, finding use on farms, in forests and in military applications across Europe.

This rapid acceptance was largely due to the stunts filmed in various advertisements to demonstrate the remarkable off-road abilities, one of which showed a Citroën Kégresse pulling a 3.5 tonne rolling house over a 106 m high dune. However, the most significant was the crossing of the Sahara in the winter of 1922/1923 by an expedition of five Citroën Kégresse B2s,

proving the viability of road transport from Algeria to Equatorial Africa. The five small cars completed the 3,000-mile (4,828 km) journey from Touggourt to Timbuktu in 21 days, a small fraction of the time taken by a camel caravan. Then, a few years later, the incredible Croisière Jaune.

This Citroën Kégresse P17E was the result of a public contract awarded by the French Ministry of War in December 1933. It is therefore a 1934 model that began its life in the French armed forces. >



Restaurée en France avec le plus grand soin, son dossier est constitué de plusieurs factures d'un montant supérieur à 35 000€. Présentée avec ses skis sur les roues avant, elle est absolument magnifique en plus de démarrer au quart de tour!

Restored in France with the utmost care, its file includes several invoices worth more than €35,000. Presented with its skis on the front wheels, it is not only absolutely magnificent, but also starts right up!



*89

Citroën C6 F Camionnette – 1931

Châssis n° 175120
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
Swiss registration title, in temporary
importation

12 000 - 18 000 €

« Tout premier utilitaire de série de l'histoire Citroën,
moteur 6-cylindres, très belle restauration »

*“The very first production van in Citroën's history,
with a 6-cylinder engine, beautifully restored”*



Au Salon d'Octobre 1928, André Citroën frappe – encore – un grand coup, en présentant la C6, première 6-cylindres de série de l'histoire de la marque aux Chevrons.

Un an plus tard, il innove encore avec les premiers utilitaires de la marque, grâce à ce puissant et coupleux moteur 6-cylindres.

Il se lance en effet sur le marché des petits camions « rapides », avec un 1800 kg (on parle à l'époque en poids à vide), puis un 2 000 kg, parfois avec roues arrière jumelées. Un utilitaire apprécié dans toutes les branches du commerce et de l'industrie, même reproduit dans la gamme de jouets Citroën.

Notre exemplaire fut récupéré au début des années 1990 auprès d'une caserne de pompiers du canton de Vaud, puis restauré à très grands frais. Rien n'échappa aux mains expertes de Monsieur D. et son équipe : châssis, carrosserie, sellerie, moteur, essieux, plateau bois...

Ce très intéressant utilitaire, dont la charge utile s'élève à plus de 1 400 kg, se présente à nous dans un très bel état avec son superbe plateau en bois vernis. Peut-être même plus beau qu'à sa sortie d'usine. Ce qui s'explique peut-être par le fait qu'il n'a parcouru que 3 000 km depuis sa restauration...

At the 1928 Paris Motor Show, André Citroën scored another major coup by presenting the C6, the first 6-cylinder production car in the history of the marque aux Chevrons.

A year later, he broke new ground with the brand's first commercial vehicles, powered by this powerful, torquey 6-cylinder engine.

It entered the market for small 'fast' trucks, with a 1,800 kg (at the time, this was expressed in terms of unladen weight), then a 2,000 kg, sometimes with twin rear wheels. A popular commercial vehicle in all sectors of commerce and industry, it was even reproduced in Citroën's toy range.

Our example was recovered in the early 1990s from a fire station in the canton of Vaud, then restored at great expense. Nothing escaped the expert hands of Mr D. and his team: chassis, bodywork, upholstery, engine, axles, wooden platform...

This very interesting van, which has a payload of over 1,400 kg, is in very good condition, with its superb varnished wooden floor. Perhaps even better than when it left the factory. Perhaps this is because it has only covered 3,000 km since its restoration...

*90

Citroën Traction 7C – 1935

Châssis n° 069174
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
*Swiss registration title, in temporary
importation*

15 000 - 25 000€

« Intéressant modèle avant-guerre en bon état
de fonctionnement »

“An interesting pre-war model in good working order”



Présentée en avril 1934 la première Traction Avant est inscrite au catalogue en complément des Rosalie 8, 10 et 15 CV. La 7C berline est exposée au Salon d'octobre 1934 accompagnée des versions roadster et faux-cabriolet. Son 4-cylindres de 36 ch lui apporte une bonne dynamique et lui permet de dépasser aisément les 100 km/h.

Si les toutes premières 7C ressemblent aux 7B, elle se différencie par un pavillon entièrement tôle, et des klaxons montés derrière des petites grilles dans les ailes avant. Mieux construite et surtout renforcée, la 7C est dotée d'un moteur flottant de deuxième génération plus agréable.

Au Salon d'octobre 1935, la 7 est présentée avec à l'arrière une malle ouvrante et une direction à crémaillère est ajoutée au

printemps 1936. Devenue une voiture brillante et homogène, la 7C devient extrêmement populaire et restera produite jusqu'en 1940.

Notre exemplaire a été vendu neuf dans le Puy-de-Dôme, il arrive dans la collection en 1995. Il se présente aujourd'hui dans son jus, son habitacle est toujours doté de sa sellerie et de son ciel de toit d'origine. La carrosserie bicolore quant à elle a été repeinte par le passé, elle présente quelques imperfections et des traces de corrosion sont à noter au niveau du bas de caisse gauche.

Toujours équipée de son moteur et de sa boîte de vitesses d'origine, notre 7C a bénéficié d'une réfection moteur en 2009 ; seulement 6 000 km ont été parcourus depuis. Régulièrement entretenue notre Traction est en bon état de fonctionnement.

Presented in April 1934, the first Traction Avant was included in the catalogue alongside the Rosalie 8, 10 and 15 CV models. The 7C saloon was exhibited at the Salon in October 1934, along with roadster and faux-cabriolet versions. Its 36 hp 4-cylinder engine gave it good dynamics and enabled it to easily exceed 100 km/h.

Although the very first 7Cs resembled the 7Bs, they differed in that they had an all-skin roof and horns mounted behind small grilles in the front wings. Better built and, above all, stronger, the 7C was fitted with a second-generation floating engine that was more pleasant to drive.

At the October 1935 Motor Show, the 7 was presented with an opening boot at the rear, and rack-and-pinion steering was added

in the spring of 1936. Now a brilliant, consistent car, the 7C became extremely popular and remained in production until 1940.

Our example was sold new in the Puy de Dôme region and came into the collection in 1995. Today, it is presented in its original state, with the interior still featuring its original upholstery and headlining. As for the two-tone bodywork, it has been repainted in the past and shows a few imperfections, with traces of corrosion on the left-hand rocker panel.

Still equipped with its original engine and gearbox, our 7C underwent an engine rebuild in 2009, and has covered just 6,000 km since then. Regularly maintained, our Traction is in good working order.

*91

Citroën Traction 15 Six D – 1950

Châssis n° 703863
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
*Swiss registration title, in temporary
importation*

18 000 - 24 000 €

« La reine de la route, vaisseau amiral
de la firme aux Chevrons »

*“The queen of the road, flagship of the firm
with the chevrons”*



Alors que des concurrents tels que Ford avec son V8 et Renault avec son 6-cylindres connaissent un certain succès dans le haut de gamme, Citroën, sous le contrôle de Michelin, souhaite proposer un moteur équivalent. Dans le courant de 1938, le choix est fait d'un moteur 6-cylindres en ligne de 2 867 cm³ développant une puissance de 77 ch. Ce moteur souple et performant est placé sur une caisse de 11 B, dont seule la longueur du capot diffère.

La 15 Six deviendra vite la « reine de la route », avec une vitesse maximale de 135 km/h et sa capacité à tenir sans peine le 100 km/h de moyenne grâce à son exceptionnelle tenue de route. Les 50 602 exemplaires construits contribueront grandement à la renommée de Citroën.

La 15 Six G est lancée discrètement en juin 1938, son moteur tourne à gauche, d'où son appellation. En juin 1947, elle est remplacée par la 15 Six D, le montage d'une nouvelle boîte de vitesses permet de rétablir le sens de rotation du moteur à droite.

Acquise en 1989, il s'agit de la première voiture de la collection, entièrement restaurée à cette période, elle se présente aujourd'hui dans son jus. Sa carrosserie porte quelques stigmates de son utilisation mais l'ensemble est dans un état satisfaisant.

À l'intérieur, la sellerie en skaï tan, le ciel de toit, les moquettes et le tableau de bord ont également été restaurés à la fin des années 1980. On notera que la baie moteur est très propre. L'ensemble mécanique a été régulièrement entretenu et se trouve en bon état de fonctionnement.

While competitors such as Ford with its V8 and Renault with its 6-cylinder engine were enjoying some success at the top end of the range, Citroën, under Michelin's control, wanted to offer an equivalent engine. In 1938, it opted for a 2,867 cc in-line 6-cylinder engine developing 77 hp. This flexible, high-performance engine was fitted to an 11 B body, differing only in the length of the bonnet.

The 15 Six was soon to become the 'Queen of the Road', with a top speed of 135 km/h and the ability to reach an average speed of 100 km/h with ease thanks to its exceptional roadholding. The 50,602 cars built contributed greatly to Citroën's reputation.

The 15 Six G was launched discreetly in June 1938, with its engine turning to the left, hence its name. In June 1947, it was replaced by the 15 Six D, which was fitted with a new gearbox to restore the engine's right-hand rotation.

Acquired in 1989, it was the first car in the collection to be fully restored at that time, and is presented today in its original condition. The bodywork bears a few scars from use, but the overall condition is satisfactory.

Inside, the tan skai upholstery, headlining, carpets and dashboard were also restored in the late 1980s. The engine bay is also very clean. The mechanical assembly has been regularly serviced and is in good working order.

*92

Citroën BX GTI 16V – 1988

Châssis n° VF7XBFC0000FC2095
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
Swiss registration title, in temporary
importation

6 000 - 10 000 €

« Première voiture française équipée
d'un moteur 16-soupapes ! »
"The first French car with a 16-valve engine!"



Lorsqu'en 1982 la BX est présentée au grand public, les amateurs sont soulagés de voir l'originalité et l'ADN de la marque préservées. Grâce à un démarrage commercial excellent, Citroën envisage rapidement d'élargir la gamme et propose en 1985 la BX Sport, puis en 1986 la BX GTI et enfin en 1987 la BX GTI 16-soupapes.

Ainsi, elle adopte le tout nouveau bloc 16-soupapes de PSA développant 160 ch, que l'on connaît sur la 406 MI16 ou encore la 309 GTI 16. Avec son poids plume de 1 070 kg les performances sont au rendez-vous.

Visuellement, elle se distingue par ses boucliers spécifiques, son aileron greffé à la malle arrière, ses jantes alu de 14 pouces ou encore ses élargisseurs de bas de caisse et d'ailes. Restylée en 1990, elle sera finalement produite jusqu'en 1993, ainsi 7 427 exemplaires

en Phase 1 et 8 013 exemplaires en Phase 2 auront été fabriqués.

Vendue le 15 mars 1988 par le garage Zeder dans la région Neuchâteloise, un représentant de la société Caran d'Ache la conservera jusqu'en 2010, il aura parcouru plus de 220 000 km à son volant avant de la céder à un collectionneur voisin. Elle entre finalement dans la collection en 2014. Créditée aujourd'hui de 240 000 km, notre BX GTI 16 a toujours été bien entretenue comme en atteste son carnet d'entretien et son dossier de factures.

Sa carrosserie Blanc Meije est plutôt bien conservée, on notera quelques stigmates liés à son utilisation soutenue. Son habitacle entièrement d'origine est lui aussi plutôt bien conservé, il est d'ailleurs équipé d'un toit ouvrant électrique.

When the BX was presented to the public in 1982, enthusiasts were relieved to see the brand's originality and DNA preserved. Thanks to an excellent start to sales, Citroën quickly decided to expand the range, introducing the BX Sport in 1985, the BX GTI in 1986 and the 16-valve BX GTI in 1987.

It adopted PSA's brand-new 160 hp 16-valve block, which would later be seen in the 406 MI16 and the 309 GTI 16. Weighing in at a featherweight 1,070 kg, the car delivers excellent performance.

Visually, it stands out for its special fascias, the spoiler attached to the rear trunk, the 14-inch aluminium wheels and the widened sills and wings. Restyled in 1990, it was finally produced until 1993, with 7,427 units produced in phase 1 and 8,013 in phase 2.

Sold on 15 March 1988 by the Zeder garage in the Neuchâtel region to a representative of the Caran d'Ache company who kept it until 2010, when he drove it over 220,000 km before selling it to a neighbouring collector. It finally entered the collection in 2014. With 240,000 km on the odometer, our BX GTI 16 has always been well looked after, as its service booklet and its invoices attest.

The Meije white bodywork is fairly well preserved, although there are a few scars from heavy use. The interior, which is entirely original, has also been well preserved, and is equipped with an electric sunroof.

*93

Citroën XM V6 – 1990

Châssis n° VF7Y3AG0001AG2449
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
*Swiss registration title, in temporary
importation*

5 000 - 8 000 €

« Vaisseau amiral de la marque, élue voiture
de l'année 1990! »

"Flagship of the brand, voted car of the year 1990!"



Présentée en 1989, la Citroën XM est une berline haut de gamme proposant un dessin très avant-gardiste que nous devons au styliste italien Bertone. Dotée d'un ensemble de raffinements techniques remarquables, la berline française semble être la digne héritière de la DS et de la CX.

Disponible en plusieurs motorisations essence ou diesel, le vaisseau amiral de la marque aux Chevrons se verra notamment équipé dans sa version la plus luxueuse d'un V6 24-soupapes d'origine PRV culminant à 3 l de cylindrée pour développer 200 ch permettant à la grande berline d'atteindre 235 km/h en vitesse de pointe. Grâce à des performances élevées et à un niveau d'équipement luxueux mais jamais tapageur, la XM avait clairement choisi ses concurrentes...

Vendu par la concession Appollo de Neuchâtel le 21 août 1990, notre exemplaire de phase 1 n'a connu qu'un seul propriétaire jusqu'en 2016, date à laquelle il entre dans la collection. Il n'avait alors été utilisé qu'à la saison estivale.

Sa carrosserie gris perlé se présente en bel état de conservation, seules les jantes ont bénéficié d'une restauration en 2019. Dans l'habitacle on retrouve une sellerie en velours, épaisse et confortable caractéristique du modèle.

Comptabilisant seulement 58 200 km, il est accompagné de son carnet d'entretien et de sa fiche antipollution attestant de son faible kilométrage. Sous le capot le V6 PRV de 170 ch est associé à une boîte manuelle à 5 rapports. Entretien régulièrement, il se présente en bon état de fonctionnement.

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.

Introduced in 1989, the Citroën XM is a top-of-the-range saloon with a highly avant-garde design by Italian stylist Bertone. Featuring a remarkable array of technical refinements, the French saloon appears to be the worthy heir to the DS and CX.

Available with a choice of petrol or diesel engines, the flagship of the marque with the chevrons will be equipped in its most luxurious version with a V6 24-valves engine of PRV origin culminating in 3.0 litres of displacement, to develop 200 hp enabling the large saloon to reach a top speed of 235 km/h. With its high level of performance and luxurious but never flashy equipment, the XM had clearly chosen its rivals...

Sold by the Appollo dealership in Neuchâtel on 21 August 1990, our phase 1 model had only one owner until 2016, when it entered the collection. By then, it had only been used during the summer season.

Its pearl grey bodywork is in a beautiful state of preservation, with only the wheel rims having been restored in 2019. Inside, the thick, comfortable velvet upholstery is characteristic of the model. With just 58,200 km, it comes with a service booklet and an emissions certificate attesting to its low mileage. Under the bonnet, the 170 hp V6 PRV is mated to a 5-speed manual gearbox. Regularly maintained, it is in good working order.

*94

Citroën XM V6 24 V Exclusive – 1996

Châssis n° VF7Y4GU0000GU5913
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
Swiss registration title, in temporary importation

8 000 - 12 000 €

« Rare version V6 Phase 2 avec finition Exclusive »
“Rare Phase 2 V6 with Exclusive finish”



Présentée en 1989, la Citroën XM est une berline haut de gamme proposant un dessin très avant-gardiste que nous devons au styliste italien Bertone. Dotée d'un ensemble de raffinements techniques remarquables, la berline française semble être la digne héritière de la DS et de la CX.

Disponible en plusieurs motorisations essence ou diesel, le vaisseau amiral de la marque aux Chevrons se verra notamment équipé dans sa version la plus luxueuse d'un V6 24-soupapes d'origine PRV culminant à 3 l de cylindrée pour développer 200 ch permettant à la grande berline d'atteindre 235 km/h en vitesse de pointe. Grâce à des performances élevées et à un niveau d'équipement luxueux mais jamais tapageur, la XM avait clairement choisi ses concurrentes...

Vendu à Zurich le 14 novembre 1996, notre exemplaire Phase 2 n'a connu qu'un seul propriétaire jusqu'à la fin des années 1990, moment où il entre dans la collection.

Sa carrosserie gris graphite se présente en bel état de conservation. Dans l'habitacle, on retrouve une sellerie en cuir beige plutôt bien conservée, associée à d'élégantes boiseries et des moquettes beiges.

Comptabilisant 273 000 km, elle est accompagnée de son carnet d'entretien attestant d'un entretien régulier et rigoureux. Sous le capot, le V6 24-soupapes est associé à une boîte manuelle à 5 rapports, on notera la présence du système Diravi. Seulement 395 exemplaires ont été produits en phase 2 dans cette configuration.

Introduced in 1989, the Citroën XM is a top-of-the-range saloon with a highly avant-garde design by Italian stylist Bertone. Featuring a remarkable array of technical refinements, the French saloon appears to be the worthy heir to the DS and CX.

Available with a choice of petrol or diesel engines, the flagship of the marque with the chevrons will be equipped in its most luxurious version with a V6 24-valves engine of PRV origin culminating in 3.0 litres of displacement, to develop 200 hp enabling the large saloon to reach a top speed of 235 km/h. With its high level of performance and luxurious but never flashy equipment, the XM had clearly chosen its rivals...

Sold in Zurich on 14 November 1996, our Phase 2 model had only one owner until the late 1990s, when it entered the collection. Its graphite-grey bodywork is in beautifully preserved condition. The interior features well-preserved beige leather upholstery, elegant wood trim and beige carpets.

With 273,000 km on the clock, the car comes with a service booklet attesting to its regular and rigorous maintenance. Under the bonnet, the 24-valve V6 is mated to a 5-speed manual gearbox and features the Diravi system. Only 395 examples were produced in phase 2 in this configuration.

*95

Citroën Xantia Activa Turbo CT – 1995

Châssis n° VF7X11F00001F0020
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
Swiss registration title, in temporary
importation

6 000 - 10 000 €

« Xantia Activa la première voiture qui vire à plat »
"Xantia Activa, the first car to turn flat"



Le système Activa est apparu sur la Xantia dès 1994, il permet à la voiture de garder une assiette constante. Ainsi la voiture vire à plat dans les virages et reste confortable et souple en ligne droite.

L'absence de roulis permet d'avoir une adhérence incroyable en virage, malgré ses 1 450 kg et un centre de gravité haut perché, la V6 Activa détient aujourd'hui encore le record de vitesse au test de l'élan devant l'Audi R8 V10 et la McLaren 675 LT.

Côté look, l'Activa phase 1 est identifiable à son monogramme sur les baguettes latérales, un becquet de coffre exclusif et des jantes alliage Venise de 15 pouces à 5 branches. Seulement 18 242 Xantia Activa ont vu le jour de 1994 à 2000, soit une partie infime de la production globale qui a dépassé les 1,5 millions d'exemplaires.

Vendue neuf à Genève le 24 juillet 1995, notre exemplaire a connu 2 propriétaires avant d'entrer dans la collection en 2011. Affichant aujourd'hui 210 000 km cette auto se présente dans un état satisfaisant. Elle est accompagnée de ses notices d'utilisation et de son carnet d'entretien attestant d'un suivi régulier.

Sa carrosserie rouge griotte porte quelques stigmates de son utilisation. Dans l'habitacle, la sellerie en cuir noir et les moquettes grises sont plutôt bien conservées. Sous le capot on retrouve un robuste 4-cylindres essence 2.0 l turbo développant 150 ch, associé à une boîte mécanique à 5 rapports. Il s'agit du moteur le plus répandu sur les Xantia Activa.

The Activa system first appeared on the Xantia in 1994, and enables the car to maintain a constant ride height. As a result, the car turns flat in bends and remains comfortable and supple in a straight line.

Despite its 1,450 kg weight and high centre of gravity, the V6 Activa still holds the speed record in the élan test, ahead of the Audi R8 V10 and the McLaren 675 LT.

In terms of looks, the Activa phase 1 can be identified by its monogram on the side mouldings, an exclusive boot spoiler and 15-inch 5-spoke Venice alloy wheels. Only 18,242 Xantia Activa were produced between 1994 and 2000, a tiny fraction of the total production figure of over 1.5 million.

Sold new in Geneva on 24 July 1995, our car had 2 owners before joining the collection in 2011. With 210,000 km on the odometer, this car is in satisfactory condition. It is accompanied by its owner's manual and maintenance booklet, attesting to regular servicing.

Its cherry-red bodywork bears some of the scars of its use. Inside, the black leather upholstery and grey carpets are fairly well preserved. Under the bonnet is a robust 2.0-litre turbocharged 4-cylinder petrol engine producing 150 hp, mated to a 5-speed manual gearbox. This is the engine most commonly found in Xantia Activa models.

*96

Citroën C6 3.0 HDI Exclusive – 2009

Châssis n° VF7TDX8ZA9L558144
Titre de circulation Suisse, véhicule
en importation temporaire
Swiss registration title, in temporary
importation

6 000 - 10 000 €

« La dernière grande Citroën haut de gamme »
“The last great top-of-the-range Citroën”



Inspirée de la ligne esthétique du concept Lignage présenté en 1999, ce n'est qu'en 2005 que la Citroën C6 fait son apparition au catalogue. Elle présente un porte-à-faux long à l'avant et court à l'arrière, des flancs lisses, ou bien encore une vitre arrière concave rappelant la CX.

Son habitacle est luxueux et confortable agrémenté de quelques équipements innovants, elle est équipée d'une suspension Hydractive de haut niveau, ainsi que de motorisations 4 et 6-cylindres performantes. Voiture officielle du gouvernement français et des présidents Jacques Chirac, Nicolas Sarkozy ou encore François Hollande, la C6 tirera sa révérence en 2012 après 7 années de production et 23 384 exemplaires fabriqués.

L'exemplaire que nous présentons est une C6 dotée d'un V6 3.0 HDI

développant 240 ch. Vendue neuve dans le canton de Neuchâtel, elle a connu deux propriétaires avant d'entrer dans la collection en 2021. Elle est accompagnée de son bon de livraison, de ses notices d'utilisation et de son carnet d'entretien attestant d'un entretien régulier.

Elle a depuis bénéficié d'importants travaux pour plus de 10 000 €. Ainsi les trains roulants, les suspensions et les freins ont été révisés et la courroie de distribution remplacée. Affichant 257 000 km, elle est en très bon état de fonctionnement.

Dotée de la finition haut de gamme Exclusive, notre C6 dispose d'une carrosserie gris Fulminator, d'un intérieur en cuir havane, d'une boîte automatique à 6 rapports, d'un toit ouvrant électrique ou encore des jantes alu de 18 pouces.

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.

Inspired by the styling of the Lignage concept presented in 1999, the Citroën C6 did not appear in the catalogue until 2005. It has a long front overhang, a short rear overhang, smooth sides and a concave rear window reminiscent of the CX.

The interior is luxurious and comfortable, with a number of innovative features, a top-level Hydractive suspension system and high-performance 4 and 6-cylinder engines. The official car of the French government and of Presidents Jacques Chirac, Nicolas Sarkozy and François Hollande, the C6 will bow out in 2012 after 7 years of production and 23,384 examples built.

The model we are presenting is a C6 equipped with a 240 hp 3.0 litre HDi V6. Sold new in the canton of Neuchâtel, it had two

owners before joining the collection in 2021. It is accompanied by its delivery note, user manuals and service booklet attesting to regular maintenance.

Since then, it has undergone major work costing more than €10,000. The running gear, suspension and brakes have all been overhauled, and the timing belt replaced. With 257,000 km on the odometer, it's in excellent working order.

Equipped with the top-of-the-range Exclusive trim level, our C6 features Fulminator grey bodywork, a tan leather interior, a 6-speed automatic gearbox, an electric sunroof and 18-inch alloy wheels.

97

Millot Auto Scie – circa 1900

Vendu sans titre de circulation

No registration title

5 000 - 10 000 €
SANS RÉSERVE

« Charmante machine rendant hommage
aux métiers d'antan »

*“Charming machine paying tribute to the trades
of yesterday”*



Fondée au milieu du XIX^e siècle en Haute-Saône, la société Millot se spécialise dans la fabrication de matériel agricole : batteuses, faucheuse-moissonneuses, etc ; à partir de 1892, elle se spécialise dans la fabrication de moteurs fixes.

En 1898, les deux fils Millot conçoivent une automobile, sa production en série sera néanmoins délaissée au profit de modèles plus utilitaires comme les châssis de scies à ruban automobiles ; Millot propose alors une gamme variée de machines agricoles à l'usage des entreprises rurales, toutes équipées du moteur thermique Millot.

Ces véhicules étaient conformes aux règles de circulation et dotés de 2 vitesses pour la marche avant, une marche arrière, d'un frein sur le différentiel et d'un frein à main ; les deux roues arrière étaient motrices et reliées par un différentiel pour faciliter les passages en courbe.

Notre exemplaire est une auto-scie motorisée par un moteur Millot, et une plaque atteste qu'elle appartenait à M. Prodron, scieur à Ligny, dans la Meuse.

Cette auto-scie se présente aujourd'hui comme un intéressant projet de restauration qu'il conviendra de mener à son terme afin de rendre hommage aux métiers d'antan.

Founded in the middle of the 19th century in Haute-Saône, the Millot company specialised in the manufacture of agricultural equipment: threshing machines, mowers, etc.; from 1892 onwards, it specialised in the manufacture of stationary engines

In 1898, the two Millot sons designed an automobile, but mass production was abandoned in favour of more utilitarian models such as motorised band-saw chassis. Millot then offered a wide range of agricultural machinery for use by rural businesses, all fitted with the Millot combustion engine.

These vehicles complied with traffic regulations and were equipped with 2 forward gears, a reverse gear, a differential brake and a hand brake; the two rear wheels were driven and linked by a differential to make cornering easier.

Our example is an auto-saw powered by a Millot engine, and a plaque shows that it belonged to Mr Prodron, a sawyer at Ligny in the Meuse department.

This saw car is now an interesting restoration project that needs to be completed to pay tribute to the trades of yesteryear.

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.

98

Studebaker Golden Hawk – 1958

Châssis n° 6105256

Vendu sans titre de circulation

Sold without registration title

4 000 - 8 000 €
SANS RÉSERVE

« Voiture performante peu courante en Europe »

“A high-performance car uncommon in Europe!”



Produite de 1956 à 1958, la Golden Hawk est dotée d'un V8 développant 275 ch ; seulement 878 exemplaires seront fabriqués en 1958.

Ce coupé a certainement été vendu neuf en Belgique, il était alors équipé d'une boîte automatique.

Il se présente aujourd'hui comme une base de restauration, sa carrosserie bleu ciel se trouve dans son jus, on notera des traces de corrosion par endroits perforante.

Son habitacle se trouve dans son état d'origine, la sellerie en cuir présente une belle patine, son tableau de bord bouchonné est complet et de bel aspect.

Les organes mécaniques sont aujourd'hui absents.

Produced from 1956 to 1958, the Golden Hawk is powered by a V8 engine developing 275 hp; only 878 examples were built in 1958.

This coupé was certainly sold new in Belgium, when it was equipped with an automatic gearbox.

Today, it is presented as a restoration base, its sky-blue bodywork in its original state, with traces of perforating corrosion.

The interior is in its original condition, with leather upholstery showing a beautiful patina, and the dashboard complete and in good condition.

The mechanical parts are now missing.

99

Citroën C4 IX – circa 1932

Châssis n° 900964
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

300 - 500 €
SANS RÉSERVE

Véhicule vendu sur désignation,
à retirer à proximité de Caen (14)
Vehicle sold by appointment,
for collection near Caen (14)



Véhicule complet et en relativement bon état
Projet de restauration intéressant
Produite un an seulement

Complete vehicle in relatively good condition
Interesting restoration project
Only produced for one year

100

Citroën C4 IX Pick-up – circa 1932

Châssis n° 914102
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

300 - 500 €
SANS RÉSERVE

Véhicule vendu sur désignation,
à retirer à proximité de Caen (14)
Vehicle sold by appointment,
for collection near Caen (14)



Intéressante C4 IX pick-up
Pour collectionneur patient et riche de temps!
Incomplète, vendue sans moteur

Interesting C4 IX pick-up
For the patient, time-rich collector!
Incomplete, sold without engine

101

Citroën Traction 11 BL – 1953

Châssis n° 617 983
Carte grise française
Véhicule vendu sans Contrôle Technique
French registration title
Sold without contrôle technique

800 - 1 200 €
SANS RÉSERVE

Véhicule vendu sur désignation,
à retirer à proximité de Caen (14)
Vehicle sold by appointment,
for collection near Caen (14)



L'un des derniers exemplaires de Traction 11 Normale.

Reconnaisable à sa malle arrière, son remplissage d'essence surelevé, ses parechocs rectilignes, ses clignotants avant et arrière et ses jantes à voile plein perforés de 4 fentes.

Vendue complète avec son moteur.

One of the last examples of the Traction 11 Normale.

It can be identified by its rear trunk, raised fuel filler, straight bumpers, front and rear indicators and 4-slot full rims.

Sold complete with engine.

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.

102

Citroën Traction 11 BL – 1955

Châssis n° 664 136
Carte grise française d'époque
Véhicule vendu sans Contrôle Technique
French vintage registration title
Sold without contrôle technique

300 - 500 €
SANS RÉSERVE

Véhicule vendu sur désignation,
à retirer à proximité de Caen (14)
Vehicle sold by appointment,
for collection near Caen (14)



L'un des derniers exemplaires de Traction 11 Normale.

Equipée du moteur 60 ch dit « D » dont profite la Traction dès mai 1955

Vendue complète avec son moteur

One of the last examples of the Traction 11 Normale.

Equipped with the 60 bhp 'D' engine, which the Traction benefited from from May 1955.

Sold complete with engine

103

Citroën Traction 11 B – 1954

Châssis n° 278 322
Carte grise française d'époque
Véhicule vendu sans contrôle technique
French vintage registration title
Sold without contrôle technique

800 - 1 200 €
SANS RÉSERVE

Véhicule vendu sur désignation,
à retirer à proximité de Caen (14)
Vehicle sold by appointment,
for collection near Caen (14)



L'un des derniers exemplaires de Traction 11 Légère.

Reconnaisable à sa malle arrière, son remplissage d'essence surélevé, ses parechocs rectilignes, ses clignotants avant et arrière et ses jantes à voile plein perforés de 4 fentes.

Vendue complète avec son moteur.

One of the last examples of the Traction 11 Légère.

It is recognisable by its rear trunk, high fuel filler, straight bumpers, front and rear indicators and 4-slot full rims.

Sold complete with engine.

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.

104

Citroën Traction 11 B – 1954

Châssis n° 278 746
Carte grise française d'époque
Véhicule vendu sans contrôle technique
French vintage registration title
Sold without contrôle technique

800 - 1 200 €
SANS RÉSERVE

Véhicule vendu sur désignation,
à retirer à proximité de Caen (14)
Vehicle sold by appointment,
for collection near Caen (14)



L'un des derniers exemplaires de Traction 11 Légère.

Reconnaisable à sa malle arrière, son remplissage d'essence surélevé, ses parechocs rectilignes, ses clignotants avant et arrière et ses jantes à voile plein perforés de 4 fentes.

Vendue complète avec son moteur.

One of the last examples of the Traction 11 Légère.

It is recognisable by its rear trunk, raised fuel filler, straight bumpers, front and rear indicators and 4-slot full rims.

Sold complete with engine.

105

Citroën C4 IX Pick-up – circa 1932

Châssis n° 73455
Carte grise française d'époque
Véhicule vendu sans contrôle technique
French vintage registration title
Sold without contrôle technique

300 - 500 €
SANS RÉSERVE

Véhicule vendu sur désignation,
à retirer à proximité de Caen (14)
Vehicle sold by appointment,
for collection near Caen (14)



Illustration du temps qui passe!
Pour amateur motivé
Et riche de temps...

An illustration of the passage of time!
For motivated amateurs
A wealth of time...

106

Riley RMA 1.5 – circa 1950

Châssis n° 62 S 9326
Véhicule vendu sans titre de circulation
Sold without any registration title

300 - 500 €
SANS RÉSERVE

Véhicule vendu sur désignation,
à retirer à proximité de Caen (14)
Vehicle sold by appointment,
for collection near Caen (14)



La RMA était la première Riley d'après-guerre. Ici en conduite à gauche.
Commercialisée sous les noms de 1.5 ou 2.5 selon la cylindrée du moteur, la RMA 1.5 développait 60 ch avec des freins hydromécaniques et une suspension indépendante pour donner à la voiture une tenue de route sûre et une vitesse de pointe de 75 mph.

Projet de restauration ou pour pièce.

The RMA was the first post-war Riley. Here in left-hand drive. Marketed as the 1.5 or 2.5 depending on engine displacement, the RMA 1.5 developed 60 hp with hydromechanical brakes and independent suspension to give the car confident handling and a top speed of 75 mph. Restoration project or for parts.

107

Triumph Spitfire 1500 – 1979

Châssis n° 654076
Titre de circulation Luxembourgeois
Luxembourg registration title

1 000 - 3 000 €
SANS RÉSERVE

« Projet de restauration intéressant
pour se lancer en collection »

*“An interesting restoration project
to start a collection”*



108

DKW Munga – 1968

Châssis n° 3038027634
Titre de circulation luxembourgeois
Véhicule vendu sans contrôle technique
Luxembourg registration document
Vehicle sold without contrôle technique

4 000 - 7 000 €

Véhicule vendu sur désignation, à retirer
à proximité de Bruxelles (Belgique)

*Vehicle sold by appointment, for collection
near Brussels (Belgium)*

«The Bomb» selon son nom de code avant de s'appeler Spitfire, était destinée à répondre à la petite Austin-Healey Sprite sortie en 1951. Son dessin d'une grande élégance est dû à Giovanni Michelotti, qui vient de signer la Triumph Herald.

Notre modèle est l'une des dernières Spitfire 1500 produites ; elle dispose ainsi du plus gros moteur disponible sur ce modèle. Il s'agit d'un projet de restauration complet à 95% : la carrosserie et les trains roulants ont été refaits à une date inconnue ; le capot avant, l'habitacle, le moteur et les échappements démontés accompagnent l'ensemble.

Voilà le projet idéal pour débiter en collection ou s'occuper pour le prochain hiver !

“The Bomb”, as it was code-named before being called Spitfire, was intended to respond to the Austin-Healey Sprite released in 1951.

The elegant design was by Giovanni Michelotti, who had just signed the Triumph Herald.

Our model is one of the last Spitfire 1500s produced; it has the largest engine available on this model.

The restoration project is 95% complete: the bodywork and running gear were redone at an unknown date; the front bonnet, passenger compartment, engine and exhausts all go with it.

This is the ideal project to start a collection or to keep busy for the next winter!

En 1953, l'armée de l'Allemagne de l'Ouest lance un appel d'offre pour un véhicule léger tout terrain ; DKW développe ainsi le Munga pour : Mehrzweck-Universal-Geländewagen mit Allradantrieb qui signifie véhicule tout-terrain multi-usage universel à quatre roues motrices. Opposé aux Goliath type 31 et au Porsche 597, une commande de 5 000 exemplaires sera finalement passée en 1956 ; essentiellement utilisé par l'armée allemande, il sera aussi commandé par l'armée hollandaise ou l'OTAN. Construit par Auto – Union à Ingolstadt, il est également disponible en version civile pour le grand public ; environ 46 700 exemplaires ont été fabriqués de 1956 à 1968. Notre Munga entre dans la collection de M. E. en 2014 et se présente aujourd'hui dans un état satisfaisant ; sa carrosserie a bénéficié d'une restauration ancienne et son habitacle se présente dans un bel état de conservation. On notera quelques traces de corrosion au niveau de la carrosserie et des soubassements. Sous le capot on retrouve un moteur 3-cylindres 2-temps de 981 cm³ développant 44 ch accouplé à une boîte de vitesses manuelle à 4 rapports ; n'ayant pas été utilisé ces dernières années une remise en route de l'ensemble sera à prévoir.

In 1953, the West German army issued a call for tenders for a light all-terrain vehicle; DKW developed the Munga for Mehrzweck-Universal-Geländewagen mit Allradantrieb, which stands for universal all-terrain vehicle with four-wheel drive.

Opposed to the Goliath type 31 and the Porsche 597, an order for 5,000 examples was finally placed in 1956; mainly used by the German army, it was also ordered by the Dutch army and NATO.

Built by Auto - Union in Ingolstadt, it was also available in civilian versions for the general public; some 46,700 examples were built between 1956 and 1968.

Our Munga entered M. E.'s collection in 2014 and is now in satisfactory condition; the bodywork has benefited from an early restoration and the interior is in a fine state of preservation. There are a few traces of corrosion on the bodywork and underframes.

Under the hood is a 981 cm³, 3-cylinder, 2-stroke engine developing 44 bhp, mated to a 4-speed manual gearbox; as it has not been used in recent years, it will need to be restarted.

Mercedes-Benz 220 S (W180) – 1959

Châssis n° 180010-11-9507898
Titre de circulation américain
Véhicule vendu sans contrôle technique
U.S. registration
Vehicle sold without contrôle technique

10 000 - 15 000€

Véhicule vendu sur désignation, à retirer
à proximité de Bruxelles (Belgique)

Vehicle sold by appointment, for collection
near Brussels (Belgium)



Le début des années 1950 est marqué chez Mercedes-Benz par l'arrivée de la ligne « Ponton », qui restera son ADN pendant encore quelques années et verra surtout la création de certains des modèles les plus importants de l'histoire de la firme ! En 1954, Daimler-Benz comble le vide existant entre ses modèles 4-cylindres et les molosses que sont les 300 avec l'introduction de la 220, une berline 6-cylindres destinée à une clientèle de classe moyenne ; le succès est immédiat tant la qualité de la voiture est élevée face à ses concurrentes de l'époque. Notre exemplaire fut a priori neuf aux États-Unis, qu'il quittera au début des années 2000, et fait partie de la seconde phase de la 220 « W180 », baptisée 220 S, qui bénéficiait d'une augmentation de la puissance du moteur, culminant désormais à 100 ch Aujourd'hui, cette auto se présente à nous avec une carrosserie saine, et une sellerie joliment patinée ; immobilisée depuis quelques années, la mécanique sera à réviser avant de reprendre la route. Avec une estimation aussi attractive, cette très belle base de remise en route est le ticket d'entrée idéal pour un collectionneur souhaitant faire ses premiers pas dans le monde Mercedes !

The early 1950s saw the arrival of Mercedes-Benz's "Pontoon" line, which would remain in the company's DNA for several more years. some of the most important models in the company's history!

In 1954, Daimler-Benz bridged the gap between its 4-cylinder models and the 300 molosses with the introduction of the 220, a 6-cylinder sedan aimed at a middle-class clientele; it was an immediate success, as the quality of the car was so high compared with its competitors of the time.

Our example was originally new in the United States, which it left in the early 2000s, and is part of the second phase of the 220 "W180", christened 220 S, which benefited from an increase in engine power, now peaking at 100 hp. Today, this car presents itself to us with a sound body and nicely weathered upholstery; immobilized for several years, the mechanics will need to be overhauled before taking to the road again.

With such an attractive valuation, this very attractive starter car is the ideal entry ticket for a collector wishing to take his first steps into the world of Mercedes!

Les dossiers et rapports de condition des véhicules sont disponibles sur demande et doivent être consultés dans leur intégralité par les enchérisseurs avant la vente.

Vente privée

LA SUNBEAM GRAND PRIX USINE 1924

Certainement la plus authentique et performante
voiture de course des années 1920



Dotée d'un incroyable palmarès en période dont les Grand Prix de l'ACF en 1924 et 1925, le GP de Montlhéry, le GP de San Sebastian mais aussi le Mont Ventoux, Brooklands... Pilotée par Lee Guinness, Segrave, le comte Masetti, le comte Conelli, Kaye Don, etc... jusque dans les années 1950, elle sera ensuite exposée dès 1962 au National Motor Museum de Beaulieu (GB) jusqu'en 2018.

N'ayant jamais été modifiée, elle conserve son châssis, sa carrosserie et son moteur d'origine, son 6-cylindres double

ACT à compresseur développant près de 180 ch pour plus de 200 km/h.

Provenant de l'une des plus belles collections d'Europe, elle sera reçue sur les plus grandes courses historiques (GP de Monaco, Goodwood Revival) et concours du monde entier. Toujours en possession de son immatriculation d'origine DA 8667.

Contact : Gautier Rossignol
+33 7 45 13 75 78 • automobiles@aguttes.com

La Vente de Printemps 2025 / Paris

Un mail sera envoyé au lendemain de la vente à chaque acheteur afin de lui indiquer le contact, le lieu et le montant à régler pour récupérer son véhicule. Les véhicules sont stockés le lendemain de la vente dans un local fermé et sécurisé à toute proximité de Paris. Ils pourront être retirés sur rendez-vous (dernier rendez-vous à 16h30 du lundi au vendredi ; stockage fermé les samedi, dimanche et jours fériés) à partir du mardi suivant la date de la vente et après règlement intégral du montant d'adjudication et des frais (frais de douanes également). L'acheteur réglera, en sus de l'adjudication et des frais, un forfait de 350€^{HT} pour le transport et la manutention de son véhicule. La responsabilité d'incident lors du transfert n'étant pas à la charge de Aguttes SAS. À partir du mercredi 19 mars inclus, le coût quotidien du stationnement sera de 40€^{HT} par jour, chaque journée commencée étant due, et sera à régler lors de la reprise du véhicule. Le stockage n'entraîne pas la responsabilité du Commissaire-priseur ni de l'expert à quelque titre 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 Aguttes SAS 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.

Revente des lots payés et non récupérés : Dans le cas où un ou des lot(s) adjudgé(s) et payé(s) en cours d'une vente aux enchères n'aurai(ent) toujours pas été enlevé(s) par l'acquéreur dans les délais convenus ci-avant et que les frais de stockage, de garde et de conservation applicables en viendraient à dépasser la valeur d'adjudication du ou des lot(s), AGUTTES se réserve la possibilité de les vendre afin de se rembourser l'intégralité des frais lui étant dus.

IV - DROIT DE PRÉEMPTION

L'État français peut exercer sur toute vente publique ou de gré à gré de biens culturels un droit de préemption. L'État dispose d'un délai de 15 jours à compter de la vente publique pour confirmer l'exercice de son droit de préemption et se substituer à l'acheteur.

V - PASSEPORT D'EXPORTATION

Les voitures françaises de plus de 75 ans au moment de la vente et d'un montant supérieur à 50 000€ sont dans l'obligation de présenter un passeport d'exportation en cas de sortie hors territoire français et une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités sont soumises à des délais d'environ trois mois pour les passeports et un mois supplémentaire pour les licences. AGUTTES ne pourra être tenu responsable des délais. Aucun véhicule ne pourra être délivré sans ce document. AGUTTES ne sera en aucun cas responsable du refus ou d'un retard de la décision administrative. Le refus de délivrance d'un certificat ne pourra en aucun cas justifier ni une absence ou retard de paiement par l'acheteur ni une annulation de la vente.

VI - LOI APPLICABLE ET TRIBUNAL COMPÉTENT

Les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des prisées et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prisée. La loi française seule régit les CGV. Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur exécution et leur opposabilité à tout enchérisseur ayant la qualité de commerçant sera tranchée par le Tribunal de Commerce de Nanterre (France). Dans l'hypothèse où l'enchérisseur ou l'acquéreur ne serait pas commerçant, cette contestation sera tranchée par le Tribunal compétent en application des dispositions légales.

Le commissaire du Gouvernement auprès du Conseil des ventes volontaires de meubles aux enchères publiques peut être saisi par écrit de toute difficulté en vue de parvenir, le cas échéant à une solution amiable.

VII - DONNÉES PERSONNELLES

Les enchérisseurs sont informés qu'AGUTTES est susceptible de collecter et traiter les données les concernant conformément au Règlement Général sur la Protection des données n°2016/679 du 27 avril 2016 (RGPD) et à la loi « Informatique et Libertés » n°78-17 du 6 janvier 1978 modifiée par la loi n° 2018-493 du 20 juin 2018 relative à la protection des données à caractère personnel.

Les données sont collectées aux fins de gestion de leurs relations contractuelles ou précontractuelles (enregistrement à la vente, facturation, comptabilité, règlements, communication...). Ces données sont constituées d'informations telles que : noms, prénoms, adresse postale, adresse électronique, numéro de téléphone, coordonnées bancaires.

Les enchérisseurs sont informés qu'ils disposent d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement, à la portabilité, d'opposition et de limitation à l'égard de ces données auprès d'AGUTTES. Les demandes doivent être exercées par écrit à l'adresse : communication@aguttes.com. Toute réclamation sur la législation applicable en matière de protection des données peut être portée devant la CNIL : www.cnil.fr.

VIII - PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

AGUTTES est propriétaire de tout droit de reproduction sur son catalogue. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon. La vente d'un lot n'implique en aucun cas cession des droits de propriété intellectuelle éventuellement applicables (représentation et/ou reproduction) sur l'œuvre.

Photographes de la vente : Alexis Ruben, Antoine Pascal, Arthur Chambre, Loïc Kernén, Quentin Decorps, Mathieu Bonnevie, Joris Clerc, Alexandre Dubrulle et Nicolas Delpierre.

IX - CONDITIONS PARTICULIÈRES

1 - Objets mécaniques et électriques

Les objets mécaniques ou électriques proposés à la vente par AGUTTES sont exclusivement proposés à titre décoratifs. En tant que biens d'occasion, AGUTTES ne certifie en aucun cas leur état de fonctionnement. Nous vous recommandons aux acheteurs de venir voir les lots lors de leur exposition publique avec un expert en la matière, et de faire vérifier le mécanisme électrique ou mécanique par un professionnel avant toute mise en marche.

2 - Espèces végétales et animales protégées

Les objets composés partiellement ou entièrement de matériaux provenant d'espèces de flore et de faune en voie d'extinction et/ou protégées sont marqués par le symbole ~ dans le catalogue. Le législateur impose de règles strictes pour l'utilisation commerciale de ces matériaux, en particulier en ce qui concerne le commerce de l'ivoire. Les acheteurs sont informés que l'importation de tout bien composé de ces matériaux est interdite par de nombreux pays, ou bien exigent un permis ou un certificat délivré par les autorités compétentes des pays d'exportation et d'importation des biens. Les acheteurs sont entièrement responsables du bon respect des normes réglementaires et législatives applicables à l'exportation ou l'importation des biens composés partiellement ou totalement de matériaux provenant d'espèces en voie d'extinction et/ou protégées. AGUTTES ne sera en aucun cas responsable de l'impossibilité d'exporter ou d'importer un tel bien, et cela ne pourra être retenu pour justifier une demande de résolution ou d'annulation de la vente.

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, ce service est rattaché à la Direction Qualité de la SVV Aguttes.

GENERAL TERMS AND CONDITIONS OF AUCTION AUTOMOBILES AND AUTOMOBILIA 2025

SAS AGUTTES ("**AGUTTES**") is an operator of voluntary public auctions, declared to the Voluntary Sales Board and governed by Articles L.321-4 et seq. of the French Commercial Code. In this capacity AGUTTES acts as agent of the seller who contracts with the auction winner.

*These General Terms and Conditions of Sale ("**GTC**") govern the relationship between AGUTTES and bidders for public auctions and negotiated sales organised by AGUTTES.*

AGUTTES may modify the GTC in writing and/or orally prior to the sale.

I - THE PROPERTY OFFERED FOR SALE

Description of lots: *The indications given in the catalogue are the responsibility of AGUTTES and its expert, subject to the provisions mentioned below. **Only indications in French are binding on AGUTTES to the exclusion of translations, which are free.** They may be modified or corrected until the time of the sale in writing or orally. These modifications shall be recorded in the report of the sale, which shall have probative force.*

No other guarantee is given by AGUTTES, it being recalled that only the seller shall be bound by the guarantee against hidden defects and the legal guarantee of conformity. A certificate of authenticity of the lot will only be available if mentioned in the description of the lot.

The dimensions, weights and other information (state, mileage, etc.) of the lots are given as an indication with a reasonable margin of error.

For administrative reasons, the designations of the vehicles (model, type, year, etc.) include, unless otherwise stated, the information on the registration certificates.

Restorations carried out as a precautionary measure, not altering the age and style characteristics, and not making any change to the specific nature of the lot, will not be mentioned in the description.

The absence of any indication of restoration, accident or incident in the catalogue or conditions reports shall in no way imply that the vehicle is free from any defect present, past or repaired. Conversely, the mention of any defect does not imply the absence of other defects.

The particular information in the catalogue has the following meanings:

+ *Lots forming part of a court-ordered sale following an order of the Court of Justice, fees and expenses: 14.40% incl. tax;*

° *Lots, in which AGUTTES or one of its partners has financial interests;*

* *Temporary import lot: subject to temporary import/export customs duties of €350 excluding VAT and import duties of 5.5% for "classic cars" or 20% for cars other than "classic cars", payable by the buyer in addition to the sale costs and the hammer price (import duties to be determined if the buyer is from outside the EU);*

α *Goods sold under the general VAT regime (for the total);*

Lots visible only by appointment;

~ *Lots made from materials from animal species. Import restrictions are to be provided for;*

= *Deposit will be required for the lot.*

Condition of lots: *The lots are sold in the condition in which they are found at the time of sale with their imperfections and defects. Since lots are second-hand goods, no guarantee can be given on the condition thereof. It is specified that the condition of an automobile may vary between the time of its description in the catalogue, that of its presentation for sale and until the auction winner takes possession of the lot.*

References to the condition of a lot in a catalogue or condition report may not be considered as an exhaustive description of the condition of said lot. Descriptions may not under any circumstances replace the personal examination of the lot as indicated below. Condition reports will be sent upon request and for information purposes.

Vehicles may be sold without technical inspection due to age, non-running condition or competition character. Vehicles from abroad are presented without

technical control. The offered vehicles are from a time when safety conditions and performance were lower than today. High caution is recommended to buyers during the first takeover. It is particularly recommended, prior to any use, to carry out a restart and to carry out all the checks necessary for the proper functioning of the vehicle (oil level, tire pressure, etc.).

Lot exposure: *Potential bidders are required to personally examine the lots and documents available for each vehicle (registration certificate, technical inspection, etc.) prior to sale at a private meeting or public display prior to sale in order to check the condition of the vehicle. Buyers are advised to be accompanied by an automotive professional.*

Reproduction of lots: *Not all defects and imperfections of the batches are visible on the photographs of the batches reproduced in the catalogues, online or on any communication medium. Photographs may not give a fully faithful image of the actual condition of a lot and may differ from what a direct observer will receive (size, colour, etc.).*

Estimates: *The estimates are based on the state of technical knowledge on the day of the estimate, the quality of the lot, its origin, condition and the market price on the day of the estimate. They are provided for information purposes only and cannot be considered as a guarantee that the lot will be sold at the estimated price.*

II - THE SALE

Registration for sale: *Important: the normal and priority method to bid is to be present in the sales room. As a service, other modes are possible that require prior registration:*

- *By telephone:* AGUTTES accepts, free of charge, to receive bids by telephone only for bidders who reported before 6 p.m., on the last business day before the sale. The potential bidder must have received a prior confirmation email from AGUTTES to be called.

- *By purchase order:* Any person previously registered and wishing to bid will have the option to request the registration of purchase orders from AGUTTES on their behalf. The order must have been communicated in writing before 6 p.m. on the last business day before the sale, and the bidder must have received a confirmation email from AGUTTES to be called. No unlimited order will be accepted. If AGUTTES receives multiple purchase orders for identical auction amounts, the oldest order will be selected.

- *Online via Live platforms:* The possibility of online auctions is offered on platforms allowing remote participation in auctions electronically, upon prior registration. The purchaser via the Live platforms is informed that the fees charged by these platforms will be borne exclusively by it.

Participation in the auction by telephone, internet or order is carried out at the risk and peril of the bidder. AGUTTES cannot be held liable in the event of non-participation of the auction bidder for any reason whatsoever, particularly in the event of malfunction or failure to perform (no response from the bidder, error, interruption or omission in the reception of bids). Any malfunction or interruption of the telephone or live service will not prevent the auctioneer from continuing the auction, at his discretion.

Procedure for identifying bidders: *AGUTTES reserves the right to ask any potential bidder to prove its identity and for a legal entity, a Kbis extract less than three months old, it being specified that only the legal representative of the company or any duly authorised person may bid for and its bank details. In the event of non-compliance with the identification procedures, AGUTTES reserves the right to refuse its registration for the auction. All lots sold will be invoiced in the name and address of the client. No subsequent modification may be made. The bidder is deemed to act in its own name and will be solely responsible for the auction brought unless it is informed beforehand of its capacity as agent under the conditions indicated below. Any false indication shall incur the liability of the auction winner.*

Deposit: *For certain sales or duly identified lots, AGUTTES reserves the right to request potential bidders to pay a deposit of a specified amount before the auction, as well as any other guarantees and/or bank references deemed nec-*



essary. In this case, clients must contact AGUTTES no later than three business days before the auction. Deposits are to be made in euros by bank transfer or credit card at: <https://www.aguttes.com/depot-caution>.

If the bidder does not make any purchase during the auction, AGUTTES will reimburse the security deposit, without interest (subject to any right of set-off), within a maximum of 14 business days after the auction. AGUTTES shall not be liable for losses incurred due to fluctuations in exchange rates or bank charges relating to these transfers.

Mandate by a third party: The bidder with a mandate must inform AGUTTES during the identification and registration procedure and produce a copy of the mandate and any other documents requested by AGUTTES. In such a case, the bidder and the principal shall be jointly and severally liable.

Sales management: The auctioneer manages the sale on a discretionary basis, ensuring the freedom and equality between all bidders, while respecting the practices established by the profession. The auctioneer ensures the police of the sale, which allows him to refuse bids or to withdraw a lot without having to justify it.

Awarding: The highest and the last bidder will be the auction winner, with all accepted means combined (order, internet, telephone, on-site, etc.). The awarding is evidenced by the pronouncement of the word "Sold", which forms the sale agreement between the seller and the auction winner.

Each lot is identified with a number corresponding to the number assigned to it in the sales catalogue.

It is forbidden for sellers to bid directly on the lots belonging to them.

In the event of a simultaneous "double-auction" recognised by the auctioneer, the lot will be put back for sale, with all bidders present being able to participate in this second auction.

Withdrawal: Each auction and bid is final and is binding on the auction winner, it being recalled that the auction winner may not withdraw either in the room, by telephone, online or on a purchase order.

Transfer of risk and ownership: The transfer of ownership and risks between the seller and the auction winner takes place by the word «sold» by AGUTTES. AGUTTES disclaims all liability for losses and damages that the lots may suffer from the date of the award, with the auction winner having to insure the lots acquired as soon as the award is awarded.

III - COMPLETION OF THE SALE

Buyer's commission: In addition to the hammer price, the successful bidder must pay a buyer's fee per lot, calculated as follows:
For AUTOMOBILIA – lots 1 & 2: purchasers will pay, in addition to the auction price, 26% exclusive of tax + VAT at the current rate.
For COLLECTION CARS – lots 3 to 107: purchasers will pay, in addition to the auction price, 16% exclusive of tax + VAT at the prevailing rate up to and including €900,000. 12% excl. VAT + VAT at the prevailing rate on the portion of the auction price over €900,001.00

In addition to the auction price and the buyer's fees, the auction winner must pay all taxes and duties including VAT as well as any file, handling, and storage costs and the right of resale at the legal rate on the lots indicated in the catalogue. Payment of the sums due must be made "in cash" by the auction winner, as soon as the award is made. Payment is made in euros. Any bank commissions will not be deducted from the amounts due.

VAT: The VAT rate is 20% (or 5.5% for books). In principle, unmarked lots will be sold under the VAT on gross margin system. The purchase commission and overhead costs will be increased by an amount in lieu of VAT, which will not be separately mentioned in our slips.

By way of exception, and at the request of the seller, the general VAT system may be applied for goods offered for sale by an EU professional at its request. These goods will be marked by the α sign.

Possible VAT refunds:

1- The professional of the European Union, (i) with an intra-Community VAT number and (ii) providing proof of the export of lots from France to another Member State;

2- Non-residents of the European Union on the supply of (i) a customs export document, on which AGUTTES appears as sender (ii) when the export occurs within three months of the auction date or the date of obtaining the export permit.

Payment terms: Legal means of payment accepted by AGUTTES' accounts (payments by credit card or wire transfer being strongly recommended):

- **Credit card:** bank charges, which usually vary between 1 and 2%, are not borne by the firm;

- **American Express card:** a commission of 2.95% including tax will be collected for all payments. Remote card payments and split payments in several instalments for the same lot with the same card are not allowed;

- **Online payment** up to €10,000 to <https://www.aguttes.com/paiement/index.jsp>;

- **Bank transfer:** from the buyer's account and indicating the invoice number:

IBAN FR76 3006 6109 1300 0203 7410 222
BIC CMCIFRPP
Account holder AGUTTES
Direct debit CIC PARIS ETOILE ENTREPRISES
178 RUE DE COURCELLES - 75017 PARIS

- **Cash:** Articles L.112-6 and D.112-3 of the French Monetary and Financial Code: (i) Up to €1,000 for French tax residents or persons acting for the purposes of a professional activity; (ii) Up to €15,000 for individuals who have their tax domicile abroad (upon presentation of passports and proof of address);

- **Cheque** (as a last resort): Upon presentation of two identity documents. No time limit for cashing is accepted in the event of payment by cheque. Issuance will only be possible twenty days after payment. Foreign cheques are not accepted.

Other obligations of the auction winner: The auction winner must carry out, under its responsibility and at its expense, all necessary formalities within the legal deadlines for the change of registration of the acquired vehicle. The auction winner must organise the transport of the acquired lot which will be carried out at its own risk and expense.

Defaulting auction winner: In the absence of cash payment by the buyer, the property may be put back for sale upon reiteration of the auctions at the request of the seller in accordance with the procedure of Article L.32114 of the French Commercial Code. If the seller does not make this request within three months of the auction, the sale shall be automatically terminated.

In all cases, the defaulting buyer, due to its failure to pay, shall pay to AGUTTES:

- All costs and incidentals incurred by AGUTTES relating to the collection of unpaid invoices (including legal fees);
- Late payment penalties calculated by applying interest rates at the European Central Bank (ECB) semi-annual key rate (refinancing rate or Refi) in force plus five points on all sums due;
- Damages to compensate for the loss suffered by AGUTTES (purchase costs, fees and commissions, VAT, storage, etc.).

AGUTTES reserves the right to:

- Communicate the name and contact details of the defaulting buyer to the seller in order to enable the latter to assert its rights;
- Exercise or have exercised all the rights and remedies, in particular the right of retention, over any property of the defaulting buyer, of which AGUTTES has custody;
- Prohibit the defaulting auction winner from bidding in the next sales organised by AGUTTES or from making the possibility of tendering there subject to the payment of a prior provision;
- Proceed to the registration of the defaulting bidder on a file of bad payers shared between the different member auction house.

AGUTTES is indeed a member of the Central Register of prevention of the unpaid of the auctioneers with which the incidents of payment are likely to be registered. The rights of access, rectification and opposition for legitimate reasons are to be exercised by the debtor concerned at Symev 15 rue Freycinet 75016 Paris.

Lot collection and storage: A lot awarded may only be delivered to the buyer after full payment of the purchase slip, collected in the AGUTTES bank account. The lots will be delivered to the purchaser in person after presentation of any document proving his identity or to the third party appointed by him and to whom he has entrusted an original power of attorney and a copy of his identity document. The lot is collected at the auction winner's expense only.

La Vente de Printemps 2025 / Paris

An email will be sent to each buyer the day after the sale, giving contact details, the location and the amount to be paid to collect the vehicle. The vehicles are stored the day after the sale in a closed and secure facility very close to Paris. They can be collected by appointment (last appointment at 4.30pm from Monday to Friday; storage closed on Saturdays, Sundays and public holidays) from the Tuesday following the date of the sale and after full payment of the hammer price and costs (including customs duties). In addition to the auction price and costs, the buyer will pay a fixed fee of €350 excluding VAT for the transport and handling of the vehicle. Aguttes SAS is not responsible for any incident during the transfer. From Wednesday 19 March inclusive, the daily cost of parking will be €40 excluding VAT per day, each day started being due, and will be payable when the vehicle is collected. Neither the auctioneer nor the expert will be held responsible in any way whatsoever for the storage of the vehicle. As soon as the item is sold, it will be the sole responsibility of the buyer. The buyer will be responsible for insuring his acquisitions, and Aguttes SAS declines all responsibility for any damage that the object may incur, as soon as the auction has been announced. The lots will be delivered to the purchaser in person or to a third party designated by the purchaser and entrusted with an original power of attorney and a copy of the purchaser's identity document.

Resale of paid and non-collected lots: In the event that one or more lots awarded and paid for in the course of an auction have still not been collected by the buyer within the agreed deadlines and that the applicable storage, custody and preservation costs exceed the auction value of the lot(s), AGUTTES reserves the right to sell the lot(s) in order to be reimbursed for all costs due.

IV - PRE-EMPTION RIGHT

The French State may exercise a pre-emptive right on any public or private sale of cultural property. The State has a period of 15 days from the public sale to confirm the exercise of its pre-emptive right and subrogate itself to the buyer.

V - EXPORT PERMIT

French cars over 75 years old at the time of sale and for an amount greater than €50,000 are required to present an export permit if they leave the French territory and an export licence if they leave the European territory. These formalities take approximately three months for permits and one additional month for licences. AGUTTES cannot be held responsible for delays. No vehicle may be delivered without this document. Under no circumstances shall AGUTTES be liable for the refusal or delay of the administrative decision. The refusal to issue a certificate may not under any circumstances justify a failure or delay in payment by the buyer or a cancellation of the sale.

VI - APPLICABLE LAW AND COMPETENT COURT

Civil liability claims brought in connection with voluntary and judicial actions and sales of furniture at public auction are time-barred after five years from the award or takeover.

French law alone governs the GTC. Any dispute relating to their existence, validity, performance and enforceability against any bidder having the capacity of trader shall be decided by the Commercial Court of Nanterre (France).

In the event that the bidder or buyer is not a trader, this dispute shall be decided by the competent Court pursuant to the legal provisions.

The Government Commissioner to the Council for voluntary sales of furniture by public auction may be mandated in writing in case of any difficulty with a view to reaching an amicable solution, if applicable.

VII - PERSONAL DATA

The bidders are informed that AGUTTES may collect and process data concerning them in accordance with the General Data Protection Regulation no. 2016/679 of 27 April 2016 (GDPR) and the French Data Protection Act no. 78-17 of 6 January 1978 amended by Law No. 2018-493 of 20 June 2018 on the protection of personal data.

The data is collected for the purposes of managing their contractual or pre-contractual relations (registration for sale, invoicing, accounting, payments, communication, etc.). This data consists of information such as: surname, first names, postal address, email address, telephone number, bank details.

Bidders are informed that they have a right of access, rectification, erasure, portability, opposition and limitation with regard to such data with AGUTTES. Requests must be made in writing to: communication@aguttes.com. Any complaint about the applicable data protection legislation may be brought before the CNIL: www.cnil.fr.

VIII - INTELLECTUAL PROPERTY

AGUTTES is the owner of any right of reproduction of its catalogue. Any reproduction of the same is prohibited and constitutes an infringement. The sale of a lot does not in any way imply the assignment of any intellectual property rights applicable (representation and/or reproduction) to the work.

Photographers of the sale: Alexis Ruben, Antoine Pascal, Arthur Chambre, Loïc Kernen, Quentin Decorps, Mathieu Bonnevie, Joris Clerc, Alexandre Dubrulle and Nicolas Delpierre.

IX - SPECIAL TERMS AND CONDITIONS

1 - Mechanical and electrical objects

The mechanical or electrical objects offered for sale by AGUTTES are exclusively offered for decorative purposes. As they represent used property, AGUTTES does not under any circumstances certify their operating condition. We recommend that buyers come to see the lots during their public exposure with an expert in this field, and to have the electrical or mechanical mechanism checked by a professional before any start-up.

2 - Protected plant and animal species

Objects partially or entirely made up of materials from endangered and/or protected species of flora and fauna are marked by the symbol ~ in the catalogue. The legislator imposes strict rules for the commercial use of these materials, in particular with regard to ivory trade.

Buyers are informed that the importation of any goods made up of these materials is prohibited by many countries, or require a permit or certificate issued by the competent authorities of the countries of export and import of the goods. The purchasers are fully responsible for the proper compliance with the regulatory and legislative standards applicable to the export or importation of goods composed in part or in full of materials originating from endangered and/or protected species. Under no circumstances shall AGUTTES be liable for the impossibility of exporting or importing such property, and this may not be used to justify a request for cancellation of the sale.

If a customer feels that he or she has not received a satisfactory response, he or she is advised to contact the head of the relevant department directly, as a matter of priority. In the absence of a response within the specified time limit, the customer may then contact customer service at serviceclients@aguttes.com, which is attached to the Quality Department of SVV Aguttes.

COMMENT VENDRE ?

HOW TO SELL?

1 RASSEMBLER VOS INFORMATIONS

GATHERING YOUR INFORMATION

Afin de réaliser une estimation précise de vos biens, n'hésitez pas à nous fournir toutes les informations en votre possession (photos, dimensions, date, signature, caractéristiques techniques, provenance, état de conservation, etc.).

In order to make an accurate estimate of your property, please provide us with all the information you have (photos, dimensions, date, signature, technical characteristics, provenance, state of preservation, etc.).

2 NOUS CONTACTER

CONTACT US

Pour inclure vos biens dans nos prochaines ventes ou demander conseil, n'hésitez pas à contacter directement nos départements spécialisés basés à Neuilly-sur-Seine. Vous pouvez également vous rapprocher de nos représentants locaux, à Aix-en-Provence, Lyon, Bruxelles ou Genève afin de bénéficier d'un service de proximité.

Si vous êtes disposés à proposer à la vente un ensemble important comportant plusieurs spécialités, le département Inventaires & Collections particulières est à votre disposition pour coordonner votre projet. Nos estimations sont gracieuses et confidentielles.

To include your property in our next sales or to ask for advice, please do not hesitate to contact our specialist departments based in Neuilly-sur-Seine. You can also contact our local representatives in Aix-en-Provence, Lyon, Brussels or Geneva to benefit from a local service. If you are willing to offer for sale an important ensemble comprising several specialities, the Inventories & Private Collections department is at your disposal to coordinate your project. Our valuations are free and confidential.

3 ORGANISEZ UN RENDEZ-VOUS D'EXPERTISE

ORGANISE AN APPRAISAL MEETING

Pour donner suite aux éléments reçus et à une première analyse de votre demande, nous déterminons avec vous le type de vente le plus adapté. Un rendez-vous s'organise afin d'avancer dans l'expertise et vous donner plus de précisions sur nos services. Nous sommes joignables par e-mail ou par téléphone.

Based on the information we receive and an initial analysis of your requirements, we will work with you to determine the most suitable type of sale. We will then arrange a meeting with you to go through the details of the appraisal and give you more information about our services. We can be contacted by e-mail or telephone.

4 CONTRACTUALISER

CONTRACTING

Les conditions financières (estimation, prix de réserve, honoraires) et les moyens alloués à la mise en vente (promotion, transport, assurance...) sont formalisés dans un contrat. Celui-ci peut être signé lors d'un rendez-vous ou à distance de manière électronique.

The financial conditions (valuation, reserve price, fees) and the resources allocated to the sale (promotion, transport, insurance, etc.) are formalised in a contract. This can be signed during an appointment or electronically from a distance.

5 VENDRE

SELL

Chacun de nos départements organise 4 ventes aux enchères par an ainsi que des ventes online. Après la clôture des enchères, le département vous informe du résultat et vous recevrez le produit de celles-ci sous 4 à 6 semaines.

Each of our departments organises 4 auctions a year, as well as online sales. Once the auction has closed, the department will inform you of the result and you will receive the proceeds within 4 to 6 weeks.

COMMENT ACHETER ?

HOW TO BID?

1 S'ABONNER À NOTRE NEWSLETTER ET NOUS SUIVRE SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

SUBSCRIBE TO OUR NEWSLETTER AND FOLLOW US ON SOCIAL NETWORKS

- S'inscrire à la newsletter pour être informé des Temps forts chez Aguttes, suivre les découvertes de nos spécialistes et recevoir les e-catalogues.
- Être informé de notre actualité sur les réseaux sociaux.

- *Subscribe to our newsletter to keep up to date with the highlights at Aguttes, follow our specialists' discoveries and receive e-catalogues.*
- *Keep up to date with our news on social networks.*

2 AVANT LA VENTE, DEMANDER DES INFORMATIONS AU DÉPARTEMENT

BEFORE THE SALE, REQUEST INFORMATION FROM THE DEPARTMENT

Nous vous envoyons, sur demande, des informations complémentaires par e-mail : rapports de condition, certificats, provenance, photos... Nous vous envoyons des photos et vidéos complémentaires par MMS, WhatsApp, WeChat. Chaque lot présenté a été préalablement examiné puis décrit en application du décret Marcus (3 mars 1981). La responsabilité d'Aguttes, selon la législation en vigueur, quant à l'authenticité du bien présenté est engagée.

Nous vous accueillons pour une visite privée sur rendez-vous. Nous vous invitons systématiquement aux expositions publiques quelques jours avant la vente. Si vous ne pouvez pas vous déplacer, nous programmons une conversation audio ou vidéo pour échanger avec vous.

On request, we can send you additional information by e-mail: condition reports, certificates, provenance, photos, etc. We can send you additional photos and videos by MMS, WhatsApp or WeChat. Each lot presented has been examined and described in accordance with the Marcus Decree (3 March 1981). Aguttes is responsible for the authenticity of the items presented, in accordance with current legislation.

We systematically invite you to public exhibitions a few days before the sale. If you are unable to attend, we can arrange an audio or video chat with you.

3 ENCHÉRIR

BID

- Venir et enchérir en salle.
- S'enregistrer pour enchérir par téléphone auprès de bid@aguttes.com.
- S'enregistrer pour enchérir sur le *Live* (solution recommandée pour les lots à moins de 5 000€).
- Laisser une enchère maximum auprès de bid@aguttes.com.

- *Come and bid in the auction room.*
- *Register to bid by telephone at bid@aguttes.com.*
- *Register to bid on Live (recommended for lots under €5,000).*
- *Leave a maximum bid at bid@aguttes.com.*

4 PAYER ET RÉCUPÉRER SON LOT

PAY AND RECEIVE YOUR PROPERTY

- Régler son achat (virement ou paiement en ligne par carte bancaire recommandés).
- Venir ensuite récupérer son lot ou missionner un transporteur.

- *Pay for your purchase (bank transfer or online payment by credit card recommended).*
- *Then collect your order or arrange for a courier to collect it.*



Vente Autoworld. Auction & Motion en octobre 2024. Produit vendu : 4,5 millions d'euros

50 ANS DE PASSION DES ENCHÈRES

Restée indépendante, sans actionnaire extérieur, la maison Aguttes s'est hissée au fil des années, au rang d'acteur majeur du marché de l'art. Cette croissance s'articule autour des valeurs primordiales de transparence dans l'intermédiation, de discrétion, de rigueur et d'audace. Fondée à Clermont-Ferrand en 1974 par Claude Aguttes, et restée familiale avec trois enfants actifs au sein de la maison, elle se compose d'une équipe de 60 personnes aujourd'hui qui constitue sa qualité première. Avec une salle des ventes internationale située dans l'ouest parisien et des bureaux de représentation à Lyon, Clermont-Ferrand, Aix-en-Provence, Lille, Bruxelles et Genève, la maison se distingue par son service personnalisé et sa réactivité. Les experts internalisés dans 17 départements permettent la valorisation et la vente de grandes collections, de tableaux, d'objets, de bijoux et d'automobiles exceptionnels. Avec sa force de frappe en communication et ses acheteurs à 50 % internationaux, la maison atteint régulièrement des records mondiaux. Consciente de la confiance que lui accordent ses vendeurs, elle reste au service de ces derniers avant tout.

NOTRE MISSION : L'ART ET LA PASSION DE LA TRANSMISSION

L'ensemble des collaborateurs de la maison est au service du beau, de la transmission émotionnelle et intellectuelle entre les collectionneurs. Chaque œuvre d'art doit être défendue au mieux sur le marché avec passion. L'obtention du meilleur prix d'adjudication est l'objectif intrinsèque de la vente aux enchères. Nos responsables de départements s'engagent personnellement à honorer la confiance de leurs clients en garantissant leurs intérêts et en les conseillant. C'est l'ADN de notre maison familiale.

POURQUOI AGUTTES ?

Expertise

Plus de 17 départements spécialisés

Accompagnement personnalisé

Agilité pour la vente de lots à fort potentiel

Records à l'international

Plus de 50 % d'acheteurs étrangers

Culture de l'excellence

Pour des lots allant de 10 000 à 2 millions d'euros

Fréquence des ventes

4 ventes aux enchères annuelles par spécialité

DÉPARTEMENTS SPÉCIALISÉS & SERVICES

Pour inclure vos biens, contactez-nous !

Estimations gratuites et confidentielles sur rendez-vous

Art impressionniste & moderne

Pierre-Alban Vinquant
+33 1 47 45 08 20 • +33 7 64 41 09 04
vinquant@aguttes.com

Arts d'Asie

Clémentine Guyot
+33 1 47 45 00 90 • +33 7 83 19 05 89
guyot@aguttes.com

Arts décoratifs du XX^e & Design

Jessica Remy-Catanese
+33 1 47 45 08 22 • +33 7 61 72 43 19
remy@aguttes.com

Automobiles de collection

Automobilia

Gautier Rossignol
+33 1 47 45 93 01 • +33 7 45 13 75 78
rossignol@aguttes.com

Bagagerie

Éléonore des Beauvais
+33 1 41 92 06 47
desbeauvais@aguttes.com

Bijoux & Perles fines

Philippine Dupré la Tour
+33 1 41 92 06 42 • +33 6 17 50 75 44
duprelatour@aguttes.com

Cartes de collection Sports

François Thierry
+33 1 41 92 06 69
thierry.consultant@aguttes.com

Collections particulières

Sophie Perrine
+33 1 41 92 06 44 • +33 7 60 78 10 27
perrine@aguttes.com

Grands vins & Spiritueux

Pierre-Luc Nourry
+33 1 47 45 91 50 • +33 7 63 44 69 56
nourry@aguttes.com

Instruments de musique & Archets

Hector Chemelle
+33 1 41 92 06 68 • +33 7 69 02 70 85
chemelle@aguttes.com

Livres anciens & modernes Affiches, Manuscrits & Autographes

Sophie Perrine
+33 1 41 92 06 44 • +33 7 60 78 10 27
perrine@aguttes.com

Mobilier & Objets d'art Haute époque

Grégoire de Thoury
+33 1 41 92 06 46 • +33 7 62 02 04 72
thoury@aguttes.com

Montres de collection

Claire Hofmann
+33 1 47 45 93 08 • +33 7 49 97 32 28
hofmann@aguttes.com

Peintres d'Asie : Chine & Vietnam

Charlotte Aguttes-Reynier
+33 1 41 92 06 49 • +33 6 63 58 21 82
reynier@aguttes.com

Post-war & Art contemporain

Ophélie Guillerot
+33 1 47 45 93 02 • +33 7 60 78 10 07
guillerot@aguttes.com

Tableaux & Dessins anciens

Victoria Damidot
+33 1 47 45 91 57
damidot@aguttes.com

Inventaires & Partages

Claude Aguttes et Sophie Perrine, commissaires-priseurs
+33 1 41 92 06 44 • perrine@aguttes.com

SIÈGE SOCIAL Salle des ventes

Aguttes Neuilly
+33 1 47 45 55 55

164 bis, avenue Charles-de-Gaulle
92200 Neuilly-sur-Seine

BUREAUX DE REPRÉSENTATION

Aix-en-Provence

Adrien Lacroix
+33 6 69 33 85 94 • adrien@aguttes.com

Lille

Pauline Boddaert
+33 3 74 09 44 45 • boddaert@aguttes.com

Lyon

Dorothee Lécrivain
+33 4 37 24 24 24 • lecrivain@aguttes.com

Régions Ouest

Marie de Calbiac
+33 7 60 78 08 77 • calbiac@aguttes.com

Bruxelles

Ernest van Zuylen
+32 487 14 11 13 • vanzuylen@aguttes.com

Genève

Côme Bizouard de Montille
+41 225 196 884
montille.consultant@aguttes.com

VENTES À VENIR

2025 De mars
à avril

06 MARS
À 10H

Arts d'Asie
AGUTTES NEUILLY

11 MARS
À 11H

Grands vins & Spiritueux
AGUTTES NEUILLY

16 MARS
À 15H

Automobiles de collection
La Vente de Printemps
ESPACE CHAMPERRET, PARIS

19 MARS
À 14H30

**Art impressionniste
& moderne**
AGUTTES NEUILLY

20 MARS
À 11H

Citroën et les icônes de l'émail
Une Vente collector inédite
AGUTTES NEUILLY

25 MARS
À 17H

Montres de collection
AGUTTES NEUILLY

26 MARS
À 14H30

Bijoux & Perles fines
AGUTTES NEUILLY

27 MARS
À 14H30

**Mobilier, Sculpture
& Objets d'art**
AGUTTES NEUILLY

01 AVRIL
À 14H30

Maîtres anciens
AGUTTES NEUILLY

07 AVRIL
À 16H

Tour auto 2025
La Vente Officielle
PARIS EXPO, PORTE DE VERSAILLES

09 AVRIL
À 14H30

**Arts décoratifs
du XX^e & Design**
AGUTTES NEUILLY

10 AVRIL
À 14H30

**Post-war
& Art contemporain**
AGUTTES NEUILLY

14 AVRIL
À 14H30

Monnaies anciennes
AGUTTES NEUILLY

15 AVRIL
À 14H30

Arts de la table
AGUTTES NEUILLY

16 AVRIL
À 14H30

Livres anciens
AGUTTES NEUILLY

Citroën et les icônes de l'émail Une Vente collector inédite

PROCHAINE VENTE
20 MARS 2025



Ce calendrier est sujet à modifications.
Retrouvez toutes nos dates de ventes sur agutttes.com

Contact: Hugo Baldy
+33 7 60 78 10 18 • baldy@agutttes.com

AGUTTRES

Montres de collection

PROCHAINES VENTES
25 MARS ET 1^{er} JUILLET 2025



Rolex. Daytona, réf. 6264
« Champagne Dial », vers 1970
Chronographe bracelet en or jaune 18k (750)
En vente le 25 mars

Contact: Claire Hofmann
+33 1 47 45 93 08 • hofmann@aguttes.com

Bijoux & Perles fines

PROCHAINES VENTES
26 MARS ET 2 JUILLET 2025



Suzanne Belperron
Paire de clips « Tonneau »
En vente le 26 mars

Contact: Philippine Dupré la Tour
+33 1 41 92 06 42 • duprelatour@aguttes.com

AGUTTES

Tour auto 2025 La Vente Officielle

PROCHAINE VENTE
7 AVRIL 2025



1981 – Ferrari 308 Gr. B Michelotto
Châssis n° 30525
La 5^e et dernière produite, redécouverte
après 40 ans sous les radars
En vente le 7 avril

Contact: Gautier Rossignol
+33 1 47 45 93 01 • rossignol@aguttes.com

AGUTTES

Automobiles de collection

PROCHAINES VENTES
TOUR AUTO 2025. LA VENTE OFFICIELLE • 7 AVRIL 2025, PARIS
LA VENTE D'ÉTÉ • 29 JUIN 2025, PARIS
AUTOWORLD. AUCTION & MOTION • 11 OCTOBRE 2025, BRUXELLES
LA VENTE D'AUTOMNE • 30 NOVEMBRE 2025, PARIS



La Ferrari 330 GT 2+2 Série 1 ex Alain Delon

En vente le 7 avril

Contact: Gautier Rossignol
+33 1 47 45 93 01 • rossignol@aguttes.com

AGUTTES

Post-war & Art contemporain

PROCHAINES VENTES
10 AVRIL ET 25 JUIN 2025



Etel Adnan (1925-2021)
Arbre, 2016
En vente le 10 avril

Contact: Ophélie Guillerot
+33 1 47 45 93 02 • guillerot@aguttes.com

Sports

PROCHAINE VENTE
16 MAI 2025

Exceptionnelle ceinture de Champion du Monde de boxe WBA Conquise par Evander Holyfield lors du match contre Mike Tyson le 9 novembre 1996 au MGM Grand à Las Vegas. Vendue 90 000 € en décembre 2024



Contact: François Thierry
+33 1 41 92 06 69 • thierry.consultant@aguttes.com

AGUTTES





AGUTTES