

AGUTTES

AUTOMOBILES DE COLLECTION



La Vente d'Automne

1^{ER} DÉCEMBRE 2024

AUTOMOBILES DE COLLECTION

La Vente d'Automne

DIMANCHE 1^{ER} DÉCEMBRE 2024, 15H • PARIS
SUNDAY 1ST DECEMBER 2024, 3PM • PARIS



ÉDITO

EDITORIAL

La clôture du catalogue approche, celui-ci est le dernier de l'année, sa saveur est particulière. Il est tard, le silence est lourd et seule une lumière au-dessus du bureau éclaire un espace bizarrement calme, comme pour annoncer la déferlante précédent les derniers instants...

Boucler un catalogue de vente est le dernier acte d'un projet sans cesse renouvelé. Épuisant, excitant, passionnant : une vague d'émotions nous traverse. Mélange subtil de fierté, de soulagement et d'émerveillement, il procure une satisfaction profonde concrétisant le fruit de nos efforts en prenant forme, rendant alors tangible le travail d'une équipe. Une symphonie d'énergies qui a su s'accorder malgré les dissonances.

Pour une équipe, une étape franchie est une preuve éclatante de ce qu'elle est capable de bâtir, main dans la main. Mais pour nous, celle-ci lance la charge. Refaire surface et mettre à la lumière celles qui recevront vos honneurs. Au cœur de l'effort, le stress s'invite comme un compagnon insistant. Les doutes rôdent, insidieux, mais ils ne suffisent pas à détourner de la trajectoire. Parce que derrière le poids du stress, il y a une force plus grande : l'engagement.

C'est ce serment silencieux que l'on fait à soi-même et à son équipe. Ce serment porté dans nos tripes fait à chaque vendeur. Chaque instant de fatigue, chaque sacrifice trouve sa justification dans notre volonté de ne pas vous décevoir, de ne pas répondre à la confiance placée en nous.

Mais le stress, bien qu'il soit éprouvant, a un étrange pouvoir : il aiguise les sens, il nous pousse à nous surpasser. C'est comme marcher sur une corde raide au-dessus d'un abîme... Comme partir au volant d'une Rolls aux confins de l'Afrique... le moindre faux pas semble fatal, mais cette intensité nous maintient en équilibre.

Au fond, j'avoue avec fierté que notre engagement est la preuve que ce projet compte, que l'on s'investit corps et âme pour quelque chose de plus grand que soi.

Voici le dernier catalogue de l'année, et l'année prochaine tout sera à refaire avec son lot de surprises, de stress et de joies. Alors, oui, nous avons hâte de savoir si cette vente vous plaira, hâte de voir si nous ne nous sommes pas trompés, hâte de parler avec vous de cette passion qui fait battre nos cœurs.

Merci à tous ceux qui ont cru en nous pour donner vie à La Vente d'Automne 2024. Sans vous, rien de tout cela n'aurait été possible.

The end of the catalogue is near, and this is the last one of the year, so it has a special flavour. It's late, the silence is heavy, and only a light above the desk illuminates a space that is strangely calm, as if to herald the surge that precedes the final moments...

Closing a catalogue is the final act in a project that never ends. Exhausting, exciting, thrilling: a wave of emotions sweeps through us. A subtle blend of pride, relief and wonder, it brings a deep sense of satisfaction as the fruit of our efforts takes shape, making the work of a team tangible. A symphony of energies that came together despite the dissonance.

For a team, reaching a milestone is striking proof of what it is capable, hand in hand. But for us, this is the moment that sets the ball rolling. To resurface and bring to light those who will receive your honours. At the heart of the effort, stress is a constant companion. Doubts lurk, insidious, but they are not enough to divert you from your course. Because behind the weight of stress lies a greater force: commitment.

It's the silent oath we make to ourselves and to our team. It's the oath we take in our guts with every sellers. Every moment of fatigue, every sacrifice is justified by our determination not to let you down, not to live up to the trust placed in us.

But stress, though trying, has a strange power: it sharpens the senses, it pushes us to surpass ourselves. It's like walking a tightrope over an abyss... Like driving a Rolls-Royce to the edge of Africa... The slightest misstep seems fatal, but this intensity keeps us in balance.

Deep down, I'm proud to say that our commitment is proof that this project counts, that we're putting our heart and soul into something bigger than ourselves.

This is the last catalogue of the year, and next year we'll have to do it all again, with its share of surprises, stress and joy. So, yes, we can't wait to see if you like this sale, can't wait to see if we got it right, can't wait to talk to you about this passion that makes our hearts beat faster.

Thank you to everyone who has believed in us to bring the 2024 Autumn Sale to life. Without you, none of this would have been possible.

CONTACTS POUR CETTE VENTE



Directeur du département

Gautier Rossignol
+33 (0)7 45 13 75 78
rossignol@aguttes.com



Spécialiste Responsable de la vente

Hugo Baldy
+33 (0)7 60 78 10 18
baldy@aguttes.com



Spécialiste Région Rhône-Alpes

Paul-Emile Coignet
+33 (0)6 68 36 26 22
coignet@aguttes.com



Spécialiste junior

Augustin Delalande
+33 (0)7 64 36 18 21
delalande@aguttes.com



Spécialiste consultant

Raphaël de Serres
+33 (0)6 07 18 64 83
desserres.consultant@aguttes.com



Spécialiste consultant

Jean-Philippe Majorel
+33 (0)6 08 46 46 20
majorel.consultant@aguttes.com



Administration des ventes

Armelle de Nanteuil
+33 (0)1 47 45 93 01
nanteuil@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 (0)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 2002-2009)**

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 d'Automne

Vente aux enchères

Dimanche 1^{er} décembre 2024,
15h

Espace Champerret
6, rue Jean Œstreicher
75017 Paris

Auction

*Sunday 1st December 2024,
3pm*

*Espace Champerret
6, rue Jean Œstreicher
75017 Paris*

Exposition publique

Vendredi 29 et samedi 30 novembre: 10h - 18h
Dimanche 1^{er} décembre: 9h - 12h

Public viewing

*Friday 29 to Saturday 30 November: 10am - 6pm
Sunday 1st December: 9am - 12pm*



L'ensemble des lots est reproduit sur notre site.
Cliquez et enchérissez sur **aguttes.com**

*All the lots are reproduced on our website.
Click and bid on [aguttes.com](https://www.aguttes.com)*

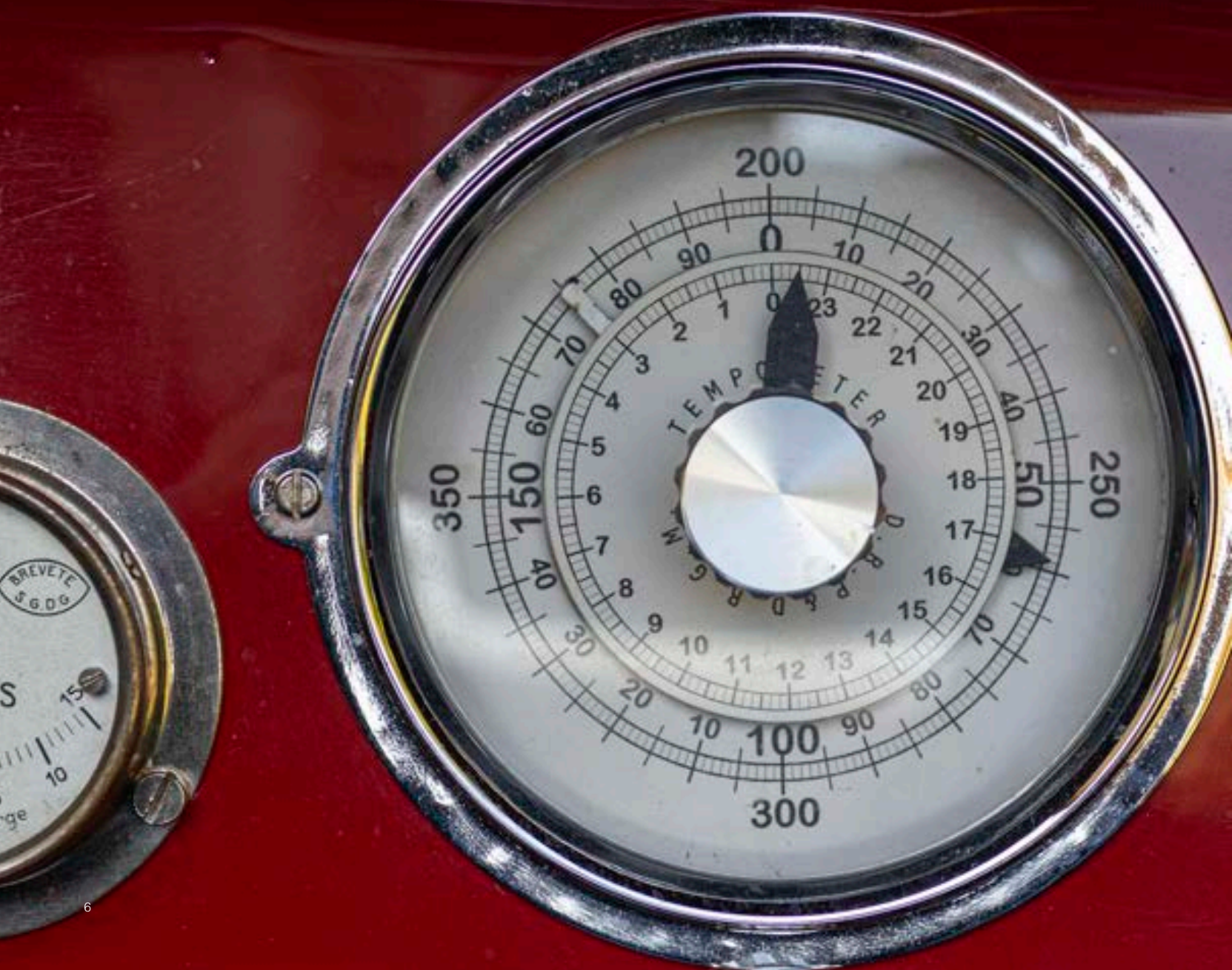
PRÉCISION IMPORTANTE
À L'ATTENTION DES ENCHÉRISEURS
IMPORTANT NOTICE TO BUYERS

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

CASQUE AYRTON SENNA, RÉPLIQUE OFFICIELLE DÉDICACÉE 1988	1
MASCOTTE ELEPHANT DRESSÉ, PAR REMBRANDT BUGATTI, EX-FRITZ SCHLUMPF 1928	2
JOUET FERRARI 126 C4 THERMIQUE	3
JOUET FERRARI F40 ÉLECTRIQUE	4
JOUET « DUCATI » THERMIQUE	5
CARÉNAGE HONDA NSR 250 EX-LORIS CAPIROSSI 1994	6

AUTOMOBILES & MOTOS DE COLLECTION

ADLER TRUMPF JUNIOR SPORT 1935	22
ALFA ROMEO TZ (R) 1964	60
ALPINE A108 CABRIOLET 1959	18
ALPINE A110 S 2022	81
ASTON MARTIN	
DB2/4 DROPHEAD COUPÉ 1953	37
ASTON MARTIN DB4 CONVERTIBLE SÉRIE V 1961	38
ASTON MARTIN DB5 1964	39
ASTON MARTIN DB6 1967	40
ASTON MARTIN VANQUISH S 2005	35
ASTON MARTIN DB7 VANTAGE 2003	36
ASTON MARTIN V12 SPEEDSTER	
« MAVERICK EDITION » 2020	41
AUDI QUATTRO 85WR2» 1982	48
AUSTIN-HEALEY 3000 BT7 « FAST ROAD » 1961	59
AUTOBIANCHI A 112 ABARTH SÉRIE VI 1983	49
BERLIET VI TORPÉDO 1924	96
BMW 325I CABRIOLET - E30 1991	26
BMW K 1100 LT 1992	88
CADILLAC SÉRIE 62 COUPÉ DEVILLE 1951	92
CADILLAC ELDORADO BIARRITZ 1956	91
CATERHAM 1700 KENT 1998	67
CATERHAM SUPER SEVEN "THE PRISONER" 2013	68
CHEVROLET CORVETTE C2 STINGRAY 1964	30
CHEVROLET CORVETTE C2 1965	29
CHEVROLET CORVETTE C3 « L89 » 1968	77
CHEVROLET CORVETTE C3 GR. 4/5 FIA 1969	76
CHEVRON B19 FVC FIA 1971	73
CITROËN AC4 1929	98
CITROËN TRACTION 7C CABRIOLET 1934	95
CITROËN ROSALIE 10 B 1935	97
CITROËN MÉHARI 1981	9
CITROËN DS BREAK EXPORT 1965	99
CITROËN DS 21 M CABRIOLET CHAPRON 1967	20
DODGE CHALLENGER RT 1970	31
DUCATI DIAVEL CARBON 2011	87
FERRARI 308 GTB CARTER SEC 1980	51
FERRARI BB 512I 1983	53
FERRARI 456 GT 1995	83
FERRARI 348 GTB 1994	52
FERRARI 550 MARANELLO 1998	34

FERRARI FF 2012	78
FERRARI 458 SPECIALE 2014	79
FERVES RANGER 4X4 1965	46
FIAT 500 C TOPOLINO 1951	8
FORD CORTINA LOTUS MK1 FIA 1964	63
FORD MUSTANG 289 FIA 1966	75
HONDA 900 BOL D'OR 1982	90
HOTCHKISS ANJOU 1350 1953	21
JAGUAR TYPE E 3.8 ROADSTER 1962	58
JAGUAR TYPE E ROADSTER	
SEMI-LIGHTWEIGHT FIA 1962	72
JAGUAR XJS V12 COUPÉ 1991	15
JAGUAR MK2 3.8 « FAST ROAD » 1961	14
LANCIA AURELIA B20S SÉRIE VI 1957	55
LANCIA APPIA SPORT ZAGATO 1961	57
LANCIA APPIA SÉRIE III 1963	54
LANCIA FULVIA 1600 HF S2 1971	56
LANCIA DELTA HF INTEGRALE 16V 1989	47
LAND ROVER DEFENDER EDEN PARK 2012	44
LOTUS ELEVEN SÉRIE 1 1956	62
LOTUS ELAN S1 1964	61
LOTUS SEVEN S2 1964	65
LOTUS SEVEN S3 1969	66
LOTUS SEVEN S2 « TROPHÉE LOTUS » DF	64
MASERATI KYALAMI 1980	32
MASERATI QUATTROPORTE IV	
V6 EVOLUZIONE 2000	84
MASERATI QUATTROPORTE 2006	33
MERCEDES-BENZ 230 SL PAGODE 1965	17
MERCEDES-BENZ 280 GE LWB W460 1985	43
MERCEDES-BENZ BRABUS 3.6 1986	82
MG TD 1953	13
MORGAN PLUS 4 DROPHEAD COUPÉ 1963	16
MORRIS MINI COOPER S 1071 1969	50
PEUGEOT 404 CABRIOLET INJECTION 1968	19
PEUGEOT 304 S CABRIOLET 1973	10
PEUGEOT 504 COUPÉ 1973	11
PEUGEOT 306 CABRIOLET ROLAND GARROS 1997	28
PONCIN VP 2000 1982	45
PORSCHE 930 GR. 4 FIA 1981	74
PORSCHE 911 CARRERA 4S (992) 2019	80
RENAULT FRÉGATE CABRIOLET LETOURNEUR & MARCHAND 1958	93
RENAULT SAFRANE V6 1996	85
RENAULT CLIO RS 2007	86
RENAULT FRÉGATE COACH CHAPRON 1954	94
ROLLS-ROYCE SILVER CLOUD II 1960	42
ROLLS-ROYCE PROTOTYPE « JULES »	
EX-PARIS-DAKAR 1981 1981	71
SAAB 900I CABRIOLET 1993	25
SHELBY GT 350 FIA 1966	70
SIMCA 8 CÉSURE SPÉCIALE 1938	12
TALBOT SUNBEAM LOTUS GR. 2 1978	69
TATRA 57 1932	24
TATRA 87 1948	23
TRIUMPH TR3 1961	7
VOLKSWAGEN COCCINELLE 1303 CABRIOLET 1978	27
YAMAHA V-MAX 1998	89

1

Ayrton Senna McLaren Honda – 1988

Réplique officielle, numéroté 058 sur 250, dédiée par Ayrton Senna.

Authentique BELL XFM1, norme Snell 85, dans sa livrée de son premier titre de champion du monde en 1988 sur McLaren Honda

Official replica, numbered 058 of 250, signed by Ayrton Senna.

Genuine BELL XFM1, Snell 85 standard, bearing the colors of the first championship year of three-time Formula 1 World Champion Ayrton Senna.

5 000 – 8 000 €





2

Rembrandt Bugatti (1885-1916)

Mascotte Eléphant dressé, d'après le modèle créé pour la Bugatti royale, 1928.

"Éléphant Dressé" Mascot, based on the model created for the Royal Bugatti, 1928.

3 000 – 5 000 €

Provenance

Collection Schlumpf

Dans la famille par descendance / *In the family by descent*

Details

Epreuve en bronze argenté / *Proof in silver-plated bronze*

Hauteur / *High: 19 cm (7½ in.)*





La Bugatti Royale ou Coupé Napoléon est sans conteste la plus belle voiture classique de son époque mais aussi la plus chère du monde. Ses créateurs Ettore et Jean Bugatti voulaient que cette voiture surpasse toutes celles de la concurrence par ses qualités, sa puissance et sa renommée. Tous les principes esthétiques d'Ettore et de Jean Bugatti se retrouvaient dans cette voiture et pour parfaire le prestige de cette réalisation, ils souhaitaient mettre un bouchon de radiateur en argent sur la calandre. Ils eurent alors l'idée de rendre un hommage à Rembrandt décédé quelques années plus tôt, et choisirent le modèle de l'éléphant dressé de 1904.

Fritz Schlumpf, inconditionnel de la marque de Molsheim, acquiert jusqu'à 120 Bugatti, jusqu'en 1976. En 1963, il rachète la Bugatti Royale personnelle d'Ettore Bugatti lors de la vente du constructeur et moins d'un an plus tard, en acquiert une seconde lors de la vente Shakespeare. Ce seront les deux bijoux de son futur musée. Pour imiter la légende – ou réalité – selon laquelle Jean Bugatti venait lui-même visser le bouchon de radiateur sur la voiture lors de sa livraison, Fritz Schlumpf conserva toujours les deux bouchons de radiateur de ses Royales et venait les visser sur ses voitures à chaque fois qu'il se rendait au musée. L'un d'eux fût vendu en 2009, le second en avril 2015 au prix de 229 500 €.

Retrouvé il y a quelques années par l'unique héritière de la famille Schlumpf dans les affaires de sa grand-mère, Arlette, ce troisième éléphant était soigneusement emballé et rangé dans une boîte contenant les passeports de Fritz Schlumpf et Arlette Schlumpf-Naas et plusieurs correspondances entre les deux époux. Non estampillée par l'atelier d'art Valsuani, mais portant les marques du cachet (marques non lisibles) d'un fondeur, tout porte à croire que cette mascotte de l'Éléphant dressé avait une importance particulière. Redécouverte, elle revêt un certain mystère à l'image de la collection exceptionnelle réunie par les frères Schlumpf jusqu'en 1977.

The Bugatti Royale, also known as the Coupé Napoléon is without question the most beautiful classic car of its time, as well as the most expensive. Ettore and Jean Bugatti wanted this car to surpass those of all their competitors in quality, power and reputation. All of Ettore and Jean Bugatti's aesthetic principles came together in this magnificent model. To top off the prestige of their creation they envisioned topping the hood of the car with a silver ornament. They also conceived the idea to pay tribute to Rembrandt, who passed away a few years earlier, and chose to model the ornament on éléphant dressé (1904).

By 1976 Fritz Schlumpf, an unconditional admirer of the Molsheim brand, had acquired around 120 Bugatti. Among these was a Bugatti Royale which he bought in 1963 from the personal collection of Ettore Bugatti. Less than a year later he acquired a second one from the Shakespeare sale. These two cars were to be the jewels of his future museum. According to the legend – or truth- Jean Bugatti came in person to attach the silver mascot to each car before its delivery. Fritz Schlumpf kept the two mascots of his Royales separate from the cars themselves and used to attach them personally each time he visited the museum. One of the two mascots was sold in 2009, the second one was sold in 2009, the second in April 2015 for €229,500.

Found a few years ago by the sole heiress of the Schlumpf family in the belongings of her grandmother, Arlette, this third elephant was carefully wrapped and stored in a box containing the passports of Fritz Schlumpf and Arlette Schlumpf-Naas and a number of letters between the couple. Unstamped by the Valsuani art studio, but bearing the hidden marks of a foundryman, there is every reason to believe that this trained elephant mascot had a special significance. Now that it has been rediscovered, it takes on a certain mystery, just like the exceptional collection assembled by the Schlumpf brothers until 1977.

3

Ferrari 126 C4 Junior – Michele Alboreto

6 000 – 8 000 €



Evolution de la Ferrari 126 C3, la nouvelle monoplace est conçue en fibre de carbone et présente de nouveaux ailerons. Elle est pilotée par l'Italien Michele Alboreto, en provenance de Benetton, et le Français René Arnoux. À l'échelle 3/5e, cette voiture pour enfant est réalisée avec une carrosserie en polyester montée sur un châssis tubulaire. Elle est équipée d'un moteur 50 cm3 lui assurant de belles performances. Un très beau jouet à inscrire au départ du prisé Little Big Mans l'année prochaine !

L : 1,38 m - l : 2,60 m

An evolution of the Ferrari 126 C3, the new single-seater is built in carbon fibre and features new winglets. It is driven by Italy's Michele Alboreto, who joins from Benetton, and France's René Arnoux. In 3/5th scale, this children's car has a polyester body mounted on a tubular chassis. It is fitted with a 50 cm3 engine for great performance. A great toy to enter in next year's coveted Little Big Mans!

4

Ferrari F40

Voiture électrique biplace pour enfants de marque TOYS TOYS.
Vendue avec son chargeur de batterie

*Two seater electric car for children from TOYS TOYS.
Sold with battery charger*

200 – 300 €



5

Ducati – Desmodeci

Mini moto à moteur thermique avec transmission par chaîne.
A redémarrer

*Mini motorbike with internal combustion engine and chain transmission.
To be restarted*

200 – 300 €



6

Honda NSR 250 Loris Capirossi – 1994

2 000 – 3 000 €



Carénage de la Honda NSR 250 pour la saison 1994 du champion italien Loris Capirossi, plus jeune champion du monde dès sa première saison en Championnat du Monde de vitesse moto 125 en 1990 à l'âge exceptionnel de 17 ans et 165 jours (un record).

Dédiacé par Loris Capirossi, arrivé 3^e du Championnat du Monde cette même année.

Très bel état général ; carénage en carbone sur socle ; multiples annotations «M2» sur l'intérieur

Fairing for the Honda NSR 250 for the 1994 season of Italian champion Loris Capirossi, the youngest world champion in his first season in the 125cc World Championship in 1990 at the exceptional age of 17 years and 165 days (a record).

Signed by Loris Capirossi, who finished 3rd in the World Championship that same year

Very good overall condition; carbon fairing on base; multiple "M2" markings on interior

7

Triumph TR3 – 1961

Châssis n° TS 56893 LV
Carte grise française

French registration title

12 000 – 18 000€

« Une auto aimée et soignée par la même famille depuis 1970 ! »
“A car cherished and cared for by the same family since 1970!”



Exemplaire entré dans la collection de Mr. M en 1970, en quête d'une auto plus « facile » que son Sandford et sa MG TC... La voiture suivra la vie de cette famille, utilisée tout au long de cette aventure de plus de 50 ans !

Aujourd'hui, la peinture et la sellerie présentent une patine superbe : amateurs d'autos en état concours, passez votre chemin, cet exemplaire porte fièrement les cicatrices de son passé (bosses, réparations, griffures...), et quelques traces de corrosion sont à noter au niveau des soubassements.

Présence du rarissime hard-top (à restaurer), des side-screens, de la capote, du tonneau cover et du couvre-capote.

À la suite du décès de son mari il y a maintenant 27 ans, Mme M. a conservé comme tradition la sortie mensuelle de sa TR3 sur plus de 80 km... Le résultat est au rendez-vous, le moteur fonctionne bien, et la boîte de vitesses est aussi agréable qu'à l'origine ; un réglage des trains roulants est à envisager, mais un important nombre de travaux a déjà été engagé dans les quatre derniers mois (contrôle des freins, de l'allumage, et changement des amortisseurs arrière).

Amateurs d'autos à histoire, voici la voiture parfaite pour vos prochains rallyes !



This car entered the collection of Mr. M in 1970, in search of an 'easier' car than his Sandford and MG TC... The car followed the life of this family, used throughout this adventure of more than 50 years!

Today, the paintwork and upholstery have a superb patina, but if you're looking for a car in concours condition, you'll have to pass; this car proudly bears the scars of its past (dents, repairs, scratches, etc.), and there are a few traces of corrosion on the underbody.

The rare hard-top (in need of restoration), side-screens, soft top, tonneau cover and soft top cover are all present.

Following the death of her husband 27 years ago, M. M has kept up the tradition of taking his TR3 out for a monthly drive of over 80 kilometers... The results are there for all to see: the engine works well, and the gearbox is as pleasant as it was originally; the running gear needs fine-tuning, but a great amount of work has already been carried out over the last four months (check of the brakes, ignition and replacement of the rear shock absorbers).

If you're a fan of storied cars, this is the perfect companion for your next rally!

8

Fiat 500 C Topolino – 1951

Châssis n° 250814
Carte grise française

French registration title

6 000 – 10 000 €

« Une superbe citadine des années 1950 dans une combinaison de couleur parfaite ! »

“A superb 1950s city car in a perfect colour combination!”



La Fiat 500, une des autos les plus populaires de l'histoire de l'automobile, naît sous l'impulsion du gouvernement italien dans les années 1930, souhaitant alors motoriser sa population ; l'objectif est atteint et en 1936, celle qui sera surnommée Topolino arrive sur le marché et rencontre immédiatement un franc succès.

Acheté en 2013 par son propriétaire actuel, notre exemplaire sortait alors d'une restauration complète suite à son départ d'Italie.

Bon état général, combinaison de couleur très élégante, peinture et sellerie d'assez bonne qualité.

Assez bon état de fonctionnement, mécanique simple à entretenir et fiable, à réviser pour rouler en toute sérénité.

Estimation ultra attractive pour une auto en aussi bel état !



The Fiat 500, one of the most popular models in the history of the motor car, was born at the instigation of the Italian government in the 1930s, which wanted to motorise its population. The objective was met, and in 1936, the car that came to be known as the Topolino arrived on the market and was an instant success.

Purchased in 2013 by its current owner, our example had just undergone a complete restoration following its departure from Italy.

Good overall condition, very elegant colour combination, good quality paintwork and upholstery.

Fairly good running order, easy-to-maintain and reliable mechanics, in need of servicing for peace of mind on the road.

Very attractive valuation for a car in such good condition!

9

Citroën Méhari – 1981

Châssis n° WDB46023317039021
Carte grise française de collection
Véhicule vendu sans contrôle technique

French registration title
Sold without contrôle technique

10 000 – 15 000 €

« Peut-être la dernière Méhari première main sur le marché ! »
“Maybe the last first-hand Mehari on the market!”



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 fut achetée neuve en 1981 par celui qui est toujours son propriétaire actuel ! La voiture est d'ailleurs à ce jour toujours accompagnée de son bon de commande, de sa facture d'achat, de son « barré rouge » et de son certificat d'immatriculation provisoire : du jamais vu !

Remisée dans une jolie propriété du Quercy, notre Méhari, a bénéficié en 2015 d'une importante restauration, incluant

notamment le changement des structures tubulaires supportant la carrosserie, d'une nouvelle peinture dans sa teinte Beige Hoggar d'origine, d'une nouvelle bâche, et d'une sérieuse révision mécanique, pour un montant de plus de 11 000 €, dans un garage spécialisé (facture jointe au dossier).

Peu utilisée depuis, elle nécessitera une très légère révision (batterie, fuite à l'échappement notamment) avant de passer le contrôle technique et de ravir son futur deuxième propriétaire...

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 2CV and Dyane 6 (platform, engine) and its original bodywork in ABS plastic tinted in the mass.

The Mehari that illustrates these pages was bought new in 1981 by its current owner! To this day, the car is still accompanied by its purchase order, its purchase invoice, its 'red stripe' and its provisional registration certificate: unheard of!

Stored in a pretty property in the Quercy region of France, our Mehari underwent a major restoration in 2015, including the

replacement of the tubular structures supporting the bodywork, a new paint job in its original Hoggar Beige colour, a new soft top, and a serious mechanical overhaul, at a cost of more than €11,000, at a specialist garage (invoice attached).

Little used since, it will need a minor overhaul (battery, exhaust leak in particular) before passing the roadworthiness test and delighting its future second owner...

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 a very attractive valuation!

10

Peugeot 304 S Cabriolet – 1973

Collection Arnaud

Châssis n° 3480975
Carte grise française

French registration title

5 000 – 10 000 €

« Charmant cabriolet vif, robuste et économique »
“Charming, lively, robust and economical cabriolet”



Ce cabriolet emblématique de la firme sochalienne marque les années 1970 ; sa déclinaison S apparaît au printemps 1972, elle se singularise par un moteur plus puissant et quelques équipements spécifiques.

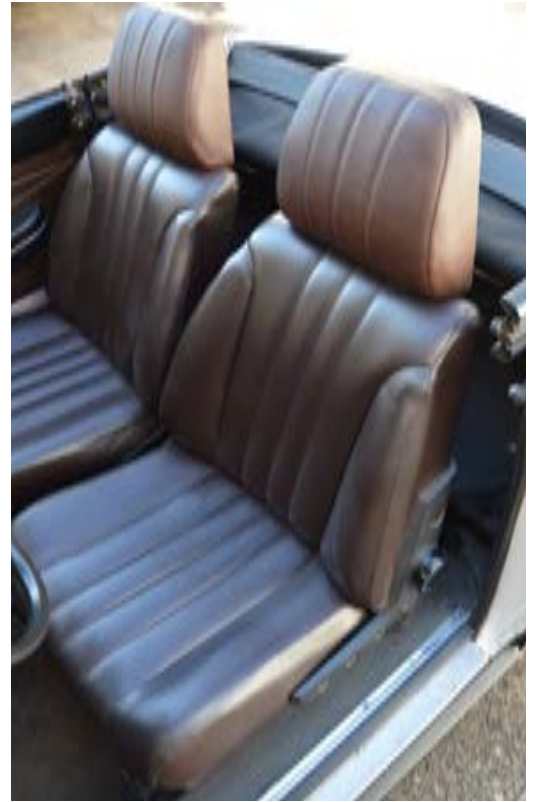
Immatriculée le 18 mai 1973 dans le Puy-de-Dôme, notre 304 S ne change de main qu'en avril 2008, avant d'être revendue à son actuel propriétaire en novembre de cette même année ; il s'agit donc d'une 3^e main qui comptabilise probablement un peu moins de 136 000 km.

La carrosserie a été repeinte il y a de nombreuses années dans sa teinte d'origine Blanc Alaska, elle se présente aujourd'hui dans son jus. La capote quant à elle a été restaurée plus récemment.

On notera des traces de corrosion par endroits perforante au niveau des soubassements et de la carrosserie.

Dans l'habitacle, la planche de bord et les moquettes sont d'origine, seule la sellerie a bénéficié d'une restauration en simili marron il y a quelques années.

Sous le capot on retrouve le 4-cylindres 1,3 l développant 75 ch, il s'agit de son moteur d'origine associé à une boîte manuelle. L'ensemble a démontré un bon fonctionnement, seule la marche arrière a parfois du mal à passer. Cette auto a peu roulé ces derniers temps, une révision d'usage sera donc à prévoir.



This emblematic convertible made its mark in the 1970s. The S version appeared in spring 1972, with a more powerful engine and a number of special features.

Registered on 18 May 1973 in Puy-de-Dôme, our 304 S did not change hands until April 2008, before being sold to its current owner in November of that year. It is therefore a third hand car with just under 136,000 km on the clock.

The bodywork was repainted many years ago in its original shade of Alaska White, and is now in its used condition. The soft top has been restored more recently. The underpinnings and bodywork show signs of perforating corrosion in places.

Inside, the dashboard and carpets are original, with only the upholstery having been restored in brown imitation a few years ago.

Under the bonnet is the original 75 bhp 1.3 litre 4-cylinder engine with manual gearbox. All in all, the car performs well, with the only problem being the occasional reverse gear. This car hasn't been driven much recently, so a service will be necessary.

11

Peugeot 504 coupé – 1973

Collection Arnaud

Châssis n° 1684501
Carte grise française

French registration title

10 000 – 15 000€

« Voiture vendue au profit de l'Institut Pasteur »
“Car sold in aid of the Pasteur Institute”



Dessiné par Pininfarina, ce coupé est produit de 1969 à 1983. Disponible en 4-cylindres puis en V6, cette élégante et confortable version est de plus en plus prisée des collectionneurs.

Notre exemplaire série 1 a été vendu neuf à Lyon et porte aujourd'hui encore son immatriculation d'origine ; son actuel et second propriétaire en fait l'acquisition en 1981. Il est accompagné d'un important dossier qui permet de certifier ses 149 000 km d'origine.

La carrosserie a été repeinte en 1987 dans une teinte proche de l'origine, elle se présente aujourd'hui dans un bel état général ; on notera des traces de corrosion par endroits perforante au niveau des soubassements et du fond de coffre.

Dans l'habitacle, la planche de bord et les moquettes sont d'origine et présentent un état satisfaisant ; la sellerie quant à elle a bénéficié d'une restauration en 2004 et possède aujourd'hui un superbe cuir tan.

Sous le capot on retrouve le 4 cylindres 2,0 l injection associé à une boîte de vitesses manuelle. L'ensemble a démontré un bon fonctionnement lors de notre essai. Cette auto a été choyée pendant de nombreuses années mais a peu roulé ces derniers temps, une révision d'usage sera donc à prévoir.



Designed by Pininfarina, this coupé was produced from 1969 to 1983. Available as a 4-cylinder and then a V6, this elegant, comfortable version is increasingly popular with collectors.

Our Series 1 was sold new in Lyon and still bears its original registration. Its current second owner acquired it in 1981. It comes with an extensive file certifying its original 149,000 km.

The bodywork was repainted in 1987 in a colour close to the original, and is now in good overall condition. There are occasional perforating traces of corrosion on the underbody and boot floor.

Inside, the dashboard and carpets are original and in satisfactory condition, while the upholstery was restored in 2004 and now boasts superb tan leather.

Under the bonnet is a 4-cylinder 2.0-litre fuel-injected engine mated to a manual gearbox. The combination worked well during our test drive. This car has been pampered for many years but has not been driven much recently, so a service will be required.

12

Simca 8 Césure Special – 1938

Collection Arnaud

Châssis n° 806313
Carte grise française

French registration title

12 000 – 18 000 €

« Une configuration unique et un caractère bien trempé »
“A unique configuration with a strong character”



Initialement sortie des chaînes en mai 1938 en tant que berline, notre auto a été modifiée après-guerre. Sa carrosserie hybride possède une face avant et un châssis de Simca 8, un intérieur, des portes et une capote de Simca 5, la partie arrière est unique et fut réalisée sur mesure par un tôlier formeur.

Roger Césure préparait des moteurs Simca dans son atelier de Neuilly-sur-Seine. Ainsi des blocs nus provenant de l'usine recevaient ses modifications. En parallèle de son garage il a couru sur Bugatti T 37 et a collaboré à la création de voitures de compétition.

Le moteur de notre exemplaire a été optimisé par Césure. Ainsi on observe un gros carburateur simple corps, un collecteur

spécifique et une culasse dont les conduits d'admission et d'échappement ont été meulés.

M. Arnaud achète cette auto par hasard en 1975. Il entame ensuite de longues recherches pour déterminer son origine. Différentes phases de restauration vont se succéder pour atteindre le résultat que l'on connaît aujourd'hui.

Il a parcouru environ 40 000 km avec cette auto, à son volant nous avons découvert une auto surprenante, très dynamique, et agréable à conduire, on notera également que la sonorité de son moteur est remarquable.



Originally produced in May 1938 as a saloon, our car was modified after the war. Its hybrid bodywork has a Simca 8 front end and chassis, and a Simca 5 interior, doors and soft top. The rear section is unique and was made to measure by a sheet metal worker.

Roger Césure prepared Simca engines in his Neuilly-sur-Seine workshop. Bare blocks from the factory would receive his modifications. As well as working in his garage, he raced Bugatti T 37s and helped to design competition cars.

The engine in our example was optimised by Césure. It has a large single-barrel carburettor, a special manifold and a cylinder head with ground intake and exhaust ducts.

Mr Arnaud bought this car by chance in 1975. He then began a long search to determine its origin. Various phases of restoration followed to achieve the result we know today.

He covered some 40,000 km with this car, and at the wheel we discovered a surprisingly dynamic and pleasant car to drive, with a remarkable engine sound.

13

MG TD – 1953

Collection Arnaud

Châssis n° TD23852
Carte grise française

French registration title

18 000 – 25 000 €

« Un roadster anglais mythique au design intemporel »
“A legendary British roadster with a timeless design”



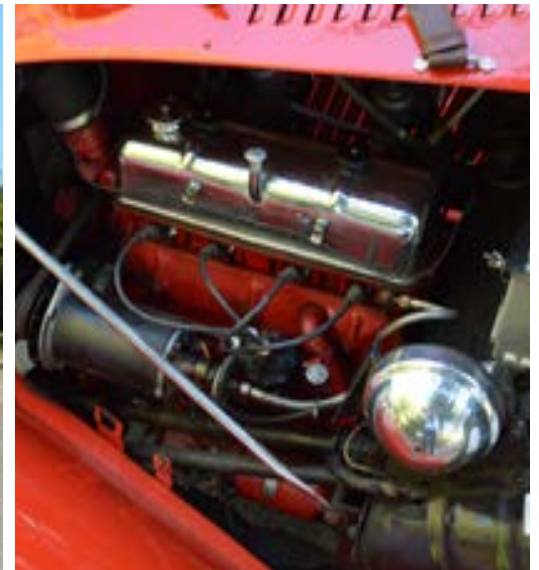
Produite de 1950 à 1953, la MG TD succède à la TC ; ce roadster au caractère sportif rencontre un franc succès notamment aux États-Unis, il s'écoulera à près de 30 000 exemplaires.

Vendue neuve aux États-Unis, cette belle MG TD a été importée en 1993 par son précédent propriétaire ; en 2004, Mme Arnaud l'offre à son mari qui en rêvait depuis longtemps.

Elle a bénéficié au cours des années 1990 d'une restauration complète dans les Ateliers Tourquennois de Carrosserie : elle a reçu une nouvelle peinture qui se présente aujourd'hui en très bel état ; la capote beige et les chromes sont eux aussi plutôt bien conservés.

L'habitacle a également été restauré au même moment que la carrosserie, ainsi il a reçu des sièges en cuir havane, des panneaux de porte en skaï assortis et une moquette brune.

Son moteur 1 250 cm³ est celui d'origine, il a bénéficié tout comme la boîte de vitesses d'une réfection complète fin 2004, la voiture a parcouru environ 7 000 km depuis. Notre essai routier a démontré un bon fonctionnement mécanique, seul le système de freinage nécessite un contrôle. Cette auto a peu roulé ces derniers temps, une révision d'usage sera donc à prévoir.



Produced from 1950 to 1953, the MG TD was the successor to the TC. This sporty roadster was a great success, particularly in the United States, nearly 30,000 examples were sold in the world.

Sold new in the United States, this beautiful MG TD was imported in 1993 by its previous owner. In 2004, Mrs Arnaud offered it to her husband, who had been dreaming of owning it for a long time.

During the 1990s, it underwent a complete restoration at the Ateliers Tourquennois de Carrosserie. It was given a new paint job and is now in very good condition. The beige soft top and chromework are also well preserved.

The interior was also restored at the same time as the bodywork, with tan leather seats, matching skai door panels and brown carpeting.

The 1250cc engine is the original one, and both it and the gearbox were given a complete overhaul at the end of 2004. The car has covered around 7,000 km since then. Our road test showed the car to be mechanically sound, with only the braking system in need of a check. This car has not been driven much recently, so a service will be required.

Jaguar MK2 3.8 « Fast Road » – 1964

Châssis n° P218614DN
 Carte grise française de collection
 French historic registration title
 Véhicule vendu sans contrôle technique
 Sold without Contrôle Technique

45 000 – 60 000 €

« Vous cherchez la Mk 2 parfaite ? La voici ! »
“Looking for the perfect Mk 2? Here it is!”



À sa sortie en 1959, la Jaguar Mk 2 n'est ni plus ni moins que la berline de série la plus rapide du monde ; il faut dire que l'idée de proposer une berline bourgeoise et BCBG animée par un authentique moteur de course qui a fait ses preuves au Mans notamment relève d'une autre époque, bénie.

L'exemplaire qui illustre ces pages est une 3.8 en conduite à gauche d'origine, livrée neuve à l'importateur officiel Jaguar de New York en octobre 1961 (la CG collection indique 1964, le certificat Jaguar, 1961) ; à l'époque, la voiture arbore une carrosserie couleur bronze, combinée à un intérieur noir.

La voiture fut acquise par un grand passionné français, en Allemagne, à l'été 2015, et immédiatement expédiée en Angleterre chez Classic Motor Cars ; ayant déjà bénéficié d'une restauration carrosserie poussée (lors de laquelle elle fut repeinte en bleu foncé, dossier photo disponible), cette officine spécialisée lui

offrira une restauration mécanique, accompagnée de nombreuses améliorations.

Freins neufs et améliorés, ceintures de sécurité avant et arrière, direction assistée hydraulique, boîte 5-vitesses (boîte d'origine fournie), radiateur aluminium et ventilateur additionnel, moteur d'essuie-glace upgradé, caméra avant et arrière avec écran LCD dissimulé dans le tableau de bord, etc. : la voiture bénéficie d'améliorations qui participent à en faire l'une des meilleures Mk 2 qu'il nous ait été donné d'essayer.

Si vous cherchez une Mk 2 prête à prendre la route et avaler des kilomètres, offrant des performances améliorées et un confort accru, vous l'avez trouvée ! Merci de noter que la voiture est vendue dans le cadre d'une succession, sans contrôle technique (dernier CT vierge en 2022), et nécessitera une révision d'usage avant de reprendre la route.



When it came out in 1959, the Jaguar Mk 2 was no more and no less than the fastest production saloon in the world; it has to be said that the idea of offering a bourgeois, preppy saloon powered by a genuine racing engine that had proved its worth at Le Mans in particular belonged to another, blessed era.

The car illustrated on these pages is an original left-hand drive 3.8, delivered new to Jaguar's official importer in New York in October 1961 (title mention 1964); at the time, the car had bronze bodywork combined with a black interior.

The car was acquired by a French enthusiast in Germany in the summer of 2015, and immediately shipped to Classic Motor Cars in the UK; having already benefited from an extensive body restoration (during which it was repainted in dark blue, photo file available), this specialist dealership offered it a mechanical restoration, accompanied by numerous improvements.

New and improved brakes, front and rear seatbelts, hydraulic power steering, 5-speed gearbox (original gearbox supplied), aluminium radiator and additional fan, upgraded windscreen wiper motor, front and rear cameras with LCD screen concealed in the dashboard, etc.: the car benefits from improvements that are sure to make a difference. The car benefits from a host of improvements that make it one of the best Mk 2s we've ever driven.

If you're looking for a Mk 2 that's ready to hit the road and rack up the miles, offering improved performance and enhanced comfort, you've found it! Please note that the car is being sold as part of an inheritance, without a Contrôle Technique (last one in 2022), and will need to be serviced before being driven again.

15

Jaguar XJS V12 Coupé – 1991

Châssis n° SAJJNAEW4EN181610
Carte grise française

French registration title

18 000 – 24 000€

« Une XJS européenne au faible kilométrage
et encore accompagnée de son carnet d'entretien ! »

“A European XJS with low mileage and still with its service book!”



La Jaguar XJ-S a la lourde tâche d'assurer la succession de la mythique Type E. Présentée en 1975, le succès sera tel qu'elle sera conservée au catalogue jusqu'en 1995. En 1991, le V12 de la XJS est revu pour atteindre 6 l de cylindrée, et le style est revu avec notamment de nouveaux feux arrière, mais aussi un important travail sur les finitions de manière générale.

Notre exemplaire fait partie des tout premiers à avoir reçu certaines évolutions : ses feux arrière correspondent bien à ceux de la seconde phase, mais le V12 qui l'équipe est encore le 5,3 l. Le plus important est son châssis Le Mans, une rare option avec double amortisseurs à l'arrière. Comme nous l'indique son carnet de garantie, elle est livrée neuve à la concession Exclusiv Automobile de Slegen en Allemagne, pays dans lequel elle restera jusqu'en 1997 avant un court passage à Bruxelles.

Elle arrive en France en avril 2001 chez un collectionneur de Nancy, qui la transmettra quelques années plus tard à son fils.

Aujourd'hui, la voiture est dans un très bel état de conservation, rendu possible grâce à l'attention particulière que son propriétaire actuel lui offre depuis 10 ans. Sa peinture est assez belle (reprise il y a quelques années, veuillez également noter une petite cloque à la base d'un passage de roue), son intérieur est en très bel état et présente une jolie patine.

Il y a un peu plus d'un an, d'importants travaux mécaniques ont été fait, avec en point d'orgue le changement du joint de culasse. Avec un peu moins de 140 000 km au compteur, cet exemplaire est en très bon état de fonctionnement.

Les XJS V12 d'origine européenne en aussi bel état sont rares sur le marché : ne ratez pas cette opportunité !



The Jaguar XJ-S had the tough task of following in the footsteps of the legendary E-Type. Introduced in 1975, it was so successful that it remained in the catalogue until 1995. In 1991, the XJS's V12 engine was upgraded to a 6-litre capacity, and the styling was revised to include new rear lights, as well as a major overhaul of the overall finish.

Our car is one of the very first to have undergone a number of changes: its rear lights match those of the second phase, but the V12 engine is still a 5.3-litre unit. The most important is its Le Mans chassis, a rare option with dual rear shock absorbers. As its warranty booklet indicates, it was delivered new to the Exclusiv Automobile dealership in Slegen, Germany, where it remained until 1997 before a short spell in Brussels. It arrived

in France in April 2001 with a collector in Nancy, who passed it on to his son a few years later.

Today, the car is in a very good state of preservation, made possible by the special attention it has received over the past 10 years from its current owner. The paintwork is quite nice (it was redone a few years ago, but please note a small blister at the base of one of the wheel arches), and the interior is in very good condition with a lovely patina.

Just over a year ago, major mechanical work was carried out, with the highlight being the replacement of the cylinder head gasket. With just under 140,000 km on the clock, this car is in very good working order.

European XJS V12s in such fine condition are rare on the market: don't miss this opportunity!

16

Morgan Plus 4 Drophead Coupe – 1963

Châssis n° 5307

Carte grise française de collection

French historic registration title

Véhicule vendu sans contrôle technique

Sold without contrôle technique

18 000 – 24 000€

« La DHC offre un soupçon d'exclusivité dans la très grande famille des Morgan Plus 4 »

“The DHC offers a hint of exclusivity in the very large Morgan Plus 4 family”



Connue pour ses réalisations à 3-roues dès la fin des années 1900, la marque Morgan lance sa première voiture à 4 roues en 1936, avec un style qui perdure encore à ce jour ; une longévité exceptionnelle due à une formule basique et efficace.

En 1950, l'incontournable marque anglaise ressort de ses cartons une version Drophead Coupe : un Cabriolet adapté pour faire face aux éléments, avec grand pare-brise, portières non échanquées et grandes fenêtres latérales, ainsi qu'une vraie capote.

Avec seulement 433 exemplaires construits entre 1950 et 1968, la DHC est plutôt rare dans la gamme des Plus 4 ; la fabrication étant plus complexe, le prix de vente s'en ressentait fortement et le succès commercial ne fut pas réellement au rendez-vous : un semi-échec qui donne un rare collector aujourd'hui !

Équipée d'origine d'une mécanique de Triumph TR3 facile et performante, notre Plus 4 DHC fut achetée directement en Angleterre par un amateur français en 2020 ; après avoir importé et immatriculé cette Morgan en conduite à droite, il lui prodigua les soins mécaniques nécessaires pour affronter la route sans souci (ventilateur additionnel, jantes à rayons MWS neuves notamment).

Cette Morgan saura séduire un amateur par sa carrosserie rare, son bon état de fonctionnement et son look intemporel ; merci de noter que la voiture est vendue dans le cadre d'une succession, sans contrôle technique (dernier CT valide en 2021), et nécessitera une révision d'usage avant de reprendre la route.



Known for its 3-wheeled creations from the late 1900s, Morgan launched its first 4-wheeled car in 1936, with a style that has endured to this day; an exceptional longevity due to a basic and effective formula.

In 1950, the iconic British brand brought out a Drophead Coupe version: a Cabriolet adapted to face the elements, with a large windscreen, open doors and large side windows, as well as a real soft top.

With just 433 examples built between 1950 and 1968, the DHC is a rarity in the Plus 4 range. Because it was more complex to manufacture, the selling price was much lower, and it was not a real commercial success: a semi-failure that makes it a rare collector's item today!

Originally fitted with an easy-to-use, high-performance Triumph TR3 engine, our Plus 4 DHC was bought directly in the UK by a French enthusiast in 2020; after importing and registering this right-hand-drive Morgan, he gave it the mechanical care it needed to face the road without a care in the world (additional fan, new MWS spoked wheels in particular).

This Morgan will appeal to enthusiasts thanks to its rare bodywork, good running order and timeless looks. Please note that the car is being sold as part of an estate, without a Contrôle Technique (last valid one in 2021), and will require a service before being driven again.

17

Mercedes-Benz 230 SL – 1965

Châssis n° 11304210011536
Carte grise française de collection

French historic registration title

50 000 – 60 000 €

« Un élégant roadster signé Paul Bracq »
“An elegant roadster by Paul Bracq”



Véritable icône de la marque, la Pagode est dévoilée au Salon de Genève 1963 ; motorisée par des 6-cylindres performants, elle se caractérise par sa grande qualité de fabrication, qui assure un franc succès durant ses 8 années de production.

D'origine européenne, cette auto est acquise par le père de l'actuel propriétaire en 1997. Elle est équipée d'origine du hard top et de la capote, elle possède une carte grise 3 places.

La carrosserie se présente dans son jus, elle a été repeinte par le passé dans cette teinte gris métal, elle était à l'origine Light Ivory. Les chromes sont très bien conservés et le hard top est en état d'usage. Les soubassements ont été traités contre la

corrosion en 2021 (facture de 5 700 €) des traces sont néanmoins persistantes. De la corrosion par endroits perforante est visible notamment au niveau du joint de coffre.

L'habitacle se trouve en bon état général, la sellerie en cuir d'origine possède une belle patine, on notera la présence de l'autoradio Becker d'époque.

Sous le capot on retrouve un 6-cylindres 2.5 l provenant d'une 250 SL. Il est associé à une boîte manuelle à 4 rapports. Une révision a été effectuée avant la vente et elle a obtenu un contrôle technique valide en octobre.



A true icon of the marque, the Pagode was unveiled at the 1963 Geneva Motor Show. Powered by high-performance 6-cylinder engines, it was characterised by its high build quality, which ensured its success throughout its 8 years of production.

Of European origin, this car was acquired by its owner's father in 1997. It is fitted as standard with a hard top and soft top, and has a 3-seater registration certificate.

The bodywork is in used condition, having been repainted in the past in this metallic grey colour, originally light ivory. The chrome

is very well preserved and the hard top is in used condition. The underpinnings were treated for corrosion in 2021 (invoice: €5,700), but some traces remain. Some perforating corrosion is visible in places, particularly around the boot seal.

The interior is in generally good condition, with the original leather upholstery showing a beautiful patina and a period Becker radio.

Under the bonnet is a 2.5-litre 6-cylinder engine taken from a 250 SL. It is mated to a 4-speed manual gearbox. The car was serviced prior to sale and passed its roadworthiness test in October.

18

Alpine A 108 Cabriolet – 1959

Châssis n° 1101
Carte grise française

French registration title

30 000 – 40 000 €

« Rare exemplaire, première main ! »
“A rare, first-hand example !”



Deuxième modèle de la marque dieppoise, l'A108 déclinée en version coach et cabriolet est présentée en 1958 ; notre exemplaire de première série à « phares droits » assemblé par RDL repose sur une plateforme de 4CV noyée dans une carrosserie polyester : environ 300 exemplaires ont été fabriqués.

Importée au Canada en 1959 par le garage Gohier Automobiles, concessionnaire de voitures américaines à Montréal, notre A108 est restée longtemps exposée ne parvenant pas à séduire les canadiens peu adeptes des petits « chars », M. Cima alors expatrié sur place s'en porte acquéreur en avril 1960.

Elle l'accompagne à son retour en France en 1972 et sera finalement immatriculée dans l'hexagone en 1990 après de

nombreuses péripéties ; sa carrosserie et sa sellerie avaient alors bénéficié d'une restauration : notre exemplaire délicieusement patiné n'a pas été modifié depuis et se présente aujourd'hui dans son jus.

Sous le capot on retrouve un 4-cylindres type 662-2, équipé d'un carburateur solex 32, il a bénéficié d'une remise en route avant la vente.

Cette Alpine est accompagnée d'un important dossier comprenant notamment la facture d'achat, divers documents d'époque ou encore de nombreuses factures et correspondances.



The second model of the Dieppoise marque, the A108 was presented in coach and cabriolet versions in 1958; our first production model with 'straight headlights', assembled by RDL, was based on a 4CV platform embedded in a polyester body: around 300 examples were produced.

Imported into Canada in 1959 by Gohier Automobiles, an American car dealer in Montreal, our A108 remained on display for a long time, failing to win over Canadians who were not keen on small 'tanks'. Mr Cima, an expatriate in Canada, bought it in April 1960.

It accompanied him on his return to France in 1972, and was finally registered in France in 1990 after a number of ups and downs. Its bodywork and upholstery were restored at the time, and our delightfully patinated example has remained unchanged since then.

Under the bonnet is a type 662-2 4-cylinder engine, fitted with a solex 32 carburettor, which was given a tune-up prior to sale.

This Alpine is accompanied by an important file including the purchase invoice, various documents from the period and numerous invoices and correspondence.

19

Peugeot 404 Cabriolet Injection – 1968

Châssis n° 6803166
Carte grise française

French registration title

35 000 – 45 000 €

« Lun des derniers Cabriolets 404, qui plus est équipé de l'injection ! »

“One of the latest 404 Cabriolets, in a fuel-injected version!”



Au Salon de Paris 1961, la firme Sochalienne tape fort et présente la version Cabriolet de sa 404, encore signée de la pâte de Pininfarina... Sa ligne à couper le souffle en fera un succès commercial, et après un peu plus de 10 000 exemplaires, la production s'arrête en 1968.

Du point de vue mécanique, le 404 Cabriolet est d'abord présenté avec un 4-cylindres à carburateur, et en 1962 apparait la possibilité de prendre ce même moteur équipé de l'injection, poussant ainsi la puissance de 65 à 85 ch.

Notre exemplaire fait partie des tout derniers 404 Cabriolet livrés, comme nous le montrent son numéro de coque (#16667) et son numéro de châssis, parmi les plus récents des registres. Aujourd'hui, la carrosserie de notre exemplaire a une belle patine, et montre quelques défauts dus à son âge (peinture

refaite il y a de nombreuses années, petites cloques à noter, visibles dans le rapport de condition). Sa sellerie est, elle aussi, joliment patinée, et les moquettes comme la mousse du siège conducteur ont été changées récemment.

Depuis quelques années chez un collectionneur aguerri, notre auto a reçu une attention particulière sur le point mécanique : échange standard du moteur, réglage des injecteurs, réparation du système de freinage, changement des amortisseurs...

Voici donc une intéressante opportunité pour un passionné souhaitant ajouter à sa collection un Cabriolet au très bon fonctionnement avant l'été, pour un prix défiant toute concurrence !



At the 1961 Paris Motor Show, the Sochaux-based firm made a big impression by presenting the Cabriolet version of its 404, again with Pininfarina's distinctive handiwork. Its breathtaking lines made it a commercial success, and after just over 10,000 examples, production ended in 1968.

From a mechanical point of view, the 404 Cabriolet was initially presented with a 4-cylinder carburettor engine, but in 1962 the possibility was introduced of using the same engine in a fuel-injected version, boosting power from 65 to 85 hp.

Our example was one of the very last 404 Cabriolet to be delivered, as we can see from its hull number (#16667) and chassis number, which are among the oldest in the registers. Today, the bodywork of our example has a beautiful patina, and shows a few defects

due to its age (paintwork redone many years ago, small blisters to be noted, visible in the condition report). The upholstery also has a nice patina, and the carpets and foam in the driver's seat have recently been replaced.

Since a couple of years, our car was given special mechanical attention by a dedicated collector: standard exchange of the engine, adjustment of the injectors, overhaul of the braking system, change of the shock absorbers...

So here's an interesting opportunity for an enthusiast looking to add a well-functioning Cabriolet to his or her collection before the summer, at an unbeatable price!

20

Citroën DS 21 M Cabriolet Chapron – 1967

Châssis n° 4473025
Carte grise française de collection

French historic registration title

150 000 – 200 000 €

« Historique connu et configuration rare pour cette icône planétaire »

“Famous history and rare configuration for this global icon”



Au lancement de la DS décapotable, la presse est élogieuse, Le Figaro titrera « Nouveauté choc : une décapotable dont la ligne est particulièrement pure. » Paris-Presses ajoutera : « Un festin pour les yeux. » Reprenant toutes les innovations techniques de la berline, aucun cabriolet européen n'allait égaler la beauté mais aussi le confort de la DS pendant plusieurs années, bien aidée par la supériorité de sa suspension hydropneumatique Citroën, en avance sur son temps. Au final, 1 365 cabriolets usine furent construits sur base de DS 19 et DS 21 entre 1960 et 1971.

Ce cabriolet DS 21 M (donc à boîte mécanique) fut envoyé par l'usine du quai de Javel en juillet 1966 aux Ateliers Henri Chapron

At the launch of the DS convertible, the press was full of praise, with Le Figaro headlining "A shock novelty: a convertible with particularly pure lines", and Paris-Presses adding: "A feast for the eyes". Incorporating all the technical innovations of the saloon, no European convertible was to match the beauty and comfort of the DS for several years, aided by the superiority of Citroën's hydropneumatic suspension, which was ahead of its time. In all, 1,365 factory-built convertibles were built on the basis of the DS 19 and DS 21 between 1960 and 1971.

This DS 21 M cabriolet (with mechanical gearbox) was sent from the Quai de Javel factory to the Ateliers Henri Chapron





pour y être assemblé, et ressortira le 7 octobre de la même année comme en atteste les documents Chapron à disposition. Elle arbore une peinture gris nacré et l'intérieur est en cuir noir. D'après les archives et les historiens de la marque il s'agit ici du 5^e Cabriolet construit en boîte mécanique sur seulement 42 en tout sur ce millésime 1967 qui est le plus désirable.

Ce cabriolet DS est ensuite vendu neuf dans le sud de la France, il semblerait au directeur de Casanis (marque de Pastis Marseillais). Il séjournera ensuite en Corse, puis est revendu des années plus tard à un amateur de la région de Nevers qui entreprendra une restauration achevée en 2002. Cette DS ne connaîtra que 5 propriétaires tout au long de sa vie.

Vendue à son propriétaire actuel en 2011 par Philippe Losson, l'un des spécialistes de la DS les plus reconnus, ce dernier ne s'en servira que par beau temps, de manière occasionnelle et pour les grandes occasions. Entretien par le même garage Citroën de la région centre pendant près de 10 ans, son fonctionnement est excellent comme nous le confirmera son essai routier.

Aujourd'hui présentée avec une estimation attractive pour une DS cabriolet à la désirable configuration d'origine, celle-ci représente une occasion à ne pas laisser passer en vue du grand anniversaire de la DS l'année prochaine !

for assembly in July 1966, and was delivered on 7 October of the same year, as the Chapron documents show. The car had a pearlescent grey paint finish and a black leather interior. According to the brand's archives and historians, this was the 5th Cabriolet to be built with a mechanical gearbox, out of a total of only 42 in this most desirable of the 1967 sought after millesim.

This DS cabriolet was then sold new in the South of France, apparently to the director of Casanis (a Marseilles Pastis brand) and spent some time in Corsica. Years later, it was sold to an enthusiast in the Nevers region, who undertook a restoration that was completed in 2002 by another collector. This DS only had 5 owners.

Sold by DS specialist Philippe Losson in 2011 to the current collector, who only used it occasionally in fine weather. Maintained by the same Citroën garage in the central region for almost 10 years, a model enthusiast who is a guarantee of seriousness, it runs extremely well, as our test drive will confirm.

Now presented with an attractive estimate for a DS cabriolet in the desirable original configuration, this is an opportunity not to be missed in the run-up to the DS's big anniversary next year!



From to Design Innovation



Non loin de Vienne, dans une maison nichée dans les collines, un collectionneur éclectique s'est évertué à rassembler pendant plus de 40 ans une collection qui, sans qu'il ne s'en rende compte, revêtait un côté magique. Ces mots sont les miens et si certains diront qu'ils sont un peu forts, alors considérez que j'ai été touché par l'âme du propriétaire des lieux...

Singulière et captivante, cette collection est fantastique car son fil conducteur préserve une part de rêve. Si le design et l'innovation ne cessent de se réinventer, répondant aux besoins d'un monde en mutation, ils bâtissent des ponts entre le passé, le présent et l'avenir, donnant naissance à des véhicules qui, tout en roulant sur les routes d'aujourd'hui, semblent déjà appartenir à demain. Nous sommes en 1938 et la Tatra 87 en est le parfait exemple, mais aussi la plus modeste 57, de conception moderne et en avance sur son temps. Que dire de l'Adler Super Trumpf Junior, pas n'importe laquelle vu qu'elle est une très rare version « Sport » produite à 250 exemplaires. Elle illustre la fusion entre design et innovation, permettant des formes audacieuses sans compromettre la performance.

Not far from Vienne, in a house nestling in the hills, an eclectic collector has spent more than 40 years putting together a collection that, without realising it, has a magical aspect. These are my words, and if some would say that they are a little strong, then consider that I have been touched by the soul of the owner...

Singular and captivating, this collection is fantastic because its common thread preserves an element of dream. While design and innovation are constantly reinventing themselves to meet the needs of a changing world, they also build bridges between the past, the present and the future, giving rise to vehicles that, while driving on today's roads, already seem to belong to tomorrow. It's 1938, and the Tatra 87 is the perfect example, but also the most modest 57, modern in design and ahead of its time. Then there's the Adler Super Trumpf Junior, a very rare 'Sport' version of which only 250 were produced. It illustrates the fusion between design and innovation, allowing bold shapes without compromising performance.



21

Hotchkiss Anjou 1350 – 1953

Châssis n° 3513
Carte grise française de collection
Véhicule vendu sans contrôle technique

French historic registration title
Sold without contrôle technique

12 000 – 18 000€

« Une très belle auto pour un prix aussi accessible ! »

“A very nice car for such an affordable price!”



L'un des derniers succès de la marque française Hotchkiss fut présenté en 1950, 4 ans avant la mort de son département automobile. L'Anjou, remplaçante de l'Artois, apporte un vent de fraîcheur sur la gamme, mais sera la dernière berline de série de la marque de Saint-Denis.

Notre exemplaire est acheté par le collectionneur actuel en 1996, et sera restauré intégralement au début des années 2000. La voiture était alors immatriculée 592 AG 18, apparemment son numéro d'origine, daté environ mi-1953.

Du point de vue cosmétique, la peinture est très belle et reprend une teinte Mercedes-Benz. La sellerie, également reprise au moment des travaux, est en bel état. Veuillez noter que pour une question de confort de conduite, la banquette avant a été faite en tissu, contrairement au reste de l'habitacle.

La voiture fonctionne bien, malgré une utilisation un peu plus faible ces dernières années. Lors de la restauration, un allumage électronique a été monté pour fiabiliser l'ensemble.

Une intéressante berline d'après-guerre dans un superbe état, et un prix très raisonnable !



One of the last successes of the French Hotchkiss brand was presented in 1950, 4 years before the death of its automotive department. The Anjou, which replaced the Artois, brought a breath of fresh air to the range, but was to become the last production saloon of the Saint-Denis-based marque.

Our example was bought by the current collector in 1996, and was fully restored in the early 2000s. The car was then registered 592 AG 18, apparently its original number, dated around mid-1953.

Cosmetically, the paintwork is very attractive, in a Mercedes-Benz shade. The upholstery, which was also reworked at the time, is in very good condition. Please note that for the sake of driving comfort, the front bench seat was made of cloth, unlike the rest of the interior.

The car runs well, despite being used a little less in recent years. During the restoration, an electronic ignition was fitted to make it more reliable.

An interesting post-war saloon in superb condition, and a very reasonable price!

22

Alder Trumpf Junior Sport Roadster – 1935

Châssis n° 91339
Carte grise française de collection
Véhicule vendu sans contrôle technique

French historic registration title
Sold without contrôle technique

40 000 – 60 000 €

« Un Roadster d'avant-guerre, éligible au Mans Classic, ultra élégant et à l'histoire captivante ! »

“An ultra-elegant pre-war roadster, eligible at Le Mans Classic, 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

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,





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 3^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 ! 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 quelque 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 !

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 3th 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'.

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

Tatra 87 – 1948

Châssis n° 73152
Carte grise française

French registration title

85 000 – 125 000 €

« Un monument à nul autre pareil de l'histoire de l'automobile »
“ A monument like no other in the history of the automobile ”



Lancée en 1936 par l'incontournable constructeur tchèque, la T87 est l'aboutissement de recherches visant à révolutionner l'automobile entamées avec la très confidentielle et encore plus « extrémiste » T77. Cette auto est le résultat des travaux de trois hommes, tous experts dans leur domaine : Hans Ledwinka, responsable du développement technique, qui la considère comme son chef d'œuvre, Paul Jaray, pionnier de l'aérodynamique hongrois, ayant fait ses preuves dans la conception des Zeppelin et Erich Ubelacker, ingénieur qui imagine une automobile où la fonction prime sur la forme dans l'esprit du Bauhaus.

Au-delà de sa carrosserie à la forme très exclusive et bénéficiant d'un coefficient de pénétration dans l'air (Cx) de 0,36 seulement, intégralement en acier, sans ossature bois comme cela était de règle à l'époque, cette Type 87 intrigue également par sa technique, avec notamment son châssis-poutre central, ses

Launched in 1936 by the essential Czechoslovakian manufacturer, the T87 is the culmination of research aimed at revolutionizing the automobile that began with the very confidential and even more "extreme" T77. This car is the result of the work of three men, all experts in their field: Hans Ledwinka, head of technical development, who considers it his masterpiece, Paul Jaray, a pioneer of Hungarian aerodynamics, having proven himself in the design of the Zeppelin and Erich Ubelacker, an engineer who imagines an automobile where function takes precedence over form in the spirit of the Bauhaus.

Beyond its bodywork with a very exclusive shape and benefiting from a drag coefficient (Cx) of only 0.36, entirely made of steel, without a wooden frame as was the rule at the time, this Typ 87 also intrigues with its technology, with in particular its central beam chassis, its four independent wheels and its engine, an air-cooled V8 placed at the rear (to offer maximum space





quatre roues indépendantes et son moteur, un V8 refroidi par air et placé à l'arrière (pour offrir un maximum d'espace maximum aux occupants), développant 75 ch et offrant une vitesse de pointe de 150 km/h. Les carters moteurs étaient d'ailleurs en Elektron, un alliage de magnésium et d'aluminium : révolutionnaire. Les Citroën Traction Avant et autres Chrysler Airflow, également très novatrices, étaient loin derrière !

Très bien construite, puissante et chère, la T87 s'adressait à une élite et arrivait en plus à une période « sombre de l'histoire » : au total, 3 056 exemplaires seront fabriqués entre 1936 et 1950, dont 1 652 après-guerre.

En période, la vision d'une Tatra en circulation relevait de l'exceptionnel ; cela est encore plus le cas aujourd'hui. En France, Jacques Poch a importé à l'époque sept Tatra 87 en 1948 (huit selon les archives Tatra de Koprivnice), dont aucune

ne semble avoir survécu. Trois Tatra 87 ont été recensées dans l'Hexagone, toutes originaires de Tchécoslovaquie (certaines ex-Wehrmacht). L'une est dans les réserves du Musée National de l'Automobile-Collection Schlumpf, à Mulhouse, en attente de restauration. Les deux autres appartiennent à des collectionneurs privés, comme celle-ci, vendue neuve au Portugal, puis importée en Suisse, puis en Allemagne.

Restaurée à très grand frais en Allemagne entre 1993 et 1995, elle se présente à nous dans un très bel état d'usage, et avec une très légère patine témoignant d'une utilisation parcimonieuse suite à sa restauration d'il y a 30 ans. Elle ne demande qu'à reprendre la route, et ne manquera pas d'émerveiller son futur propriétaire, comme toutes les personnes, amateurs éclairés et néophytes (même anti-automobile !) qu'elle croisera.



to the occupants), developing 75 hp and offering a top speed of 150 km/h. The engine casings were also made of Elektron, a magnesium and aluminum alloy: revolutionary. The Citroën Traction Avant and other Chrysler Airflow, also very innovative, were far behind!

Very well built, powerful and expensive, the T87 was aimed at an elite and also arrived at a "dark period of history": in total, 3,056 examples were manufactured between 1936 and 1950, including 1,652 after the war.

At that time, the sight of a Tatra in circulation was exceptional; this is even more the case today. In France, Jacques Poch imported seven Tatra 87s in 1948 (eight according to the Tatra archives in Koprivnice), none of which seem to have survived.

Three Tatra 87s have been recorded in France, all originating from Czechoslovakia (some ex-Wehrmacht). One is in the reserves of the Musée National de l'Automobile-Collection Schlumpf, in Mulhouse, awaiting restoration. The other two belong to private collectors, like this one, sold new in Portugal, then imported to Switzerland, then to Germany.

Restored at great expense in Germany between 1993 and 1995, it is presented to us in a very beautiful used condition, and with a very light patina testifying to sparing use following its restoration 30 years ago. It is just waiting to get back on the road, and will not fail to amaze its future owner, like all the people, enlightened amateurs and neophytes (even anti-automobile!) that it will meet.



Tatra Type 57 Cabriolet Luxe – 1932

Châssis n° 25671
Carte grise française de collection

French historic registration title

15 000 – 25 000 €

« Un rarissime Cabriolet d'Europe de l'Est, signé de la main de l'un des ingénieurs les plus importants de l'histoire de l'automobile ! »

“A rare Eastern European Cabriolet, signed by one of the most important engineers in the history of the automobile !”



À partir de 1920, et de la naissance de la Tchécoslovaquie en 1918, la marque Nesseldorfer, créée en 1850, se fait rebaptiser « Tatra », du nom de la plus haute chaîne de montagnes du pays. Hans Ledwinka, jeune ingénieur de génie ayant peu avant présenté la première voiture du monde à recevoir des freins sur les quatre roues, avant de partir pour un court séjour chez Steyr, revient chez Tatra en 1921. Dès son arrivée, Ledwinka propose à la direction un projet de petite auto sur lequel il travaillait depuis quelques années, reposant sur un châssis à poutre centrale : là aussi une première !

C'est ainsi que la Type 11 sort, en inaugurant un nombre important d'innovations. Le succès est au rendez-vous, mais son moteur bicylindre devient trop léger, et il est donc décidé de concevoir un nouveau modèle, la Type 57, avec un moteur 4-cylindres.

L'auto qui illustre ces pages fait partie des très rares survivantes de cette production limitée. Achetée en Allemagne dans les années 1990 par son propriétaire actuel, la voiture a depuis été intégralement restaurée. Depuis, elle a parcouru des milliers de kilomètres en Europe, et se présente aujourd'hui à nous dans un bel état.

Notre exemplaire est habillé par une somptueuse carrosserie Cabriolet Luxe, comprenez cabriolet 4-places, la plus exclusive de l'époque ! Son état de fonctionnement est très satisfaisant, malgré une plus faible utilisation ces dernières années.

Les Type 57 survivantes sont rarissimes... Ne laissez pas passer votre chance !



From 1920, and the birth of Czechoslovakia in 1918, the Nesseldorfer brand, created in 1850, was renamed 'Tatra', after the country's highest mountain range. Hans Ledwinka, a brilliant young engineer who had shortly before presented the world's first car with four-wheel brakes, before leaving for a short spell at Steyr, returned to Tatra in 1921. As soon as he arrived, Ledwinka proposed to the management a small car project he had been working on for a few years, based on a central-beam chassis - another first!

The result was the Type 11, which introduced a number of important innovations. It was a great success, but its twin-cylinder engine was becoming too light, so it was decided to design a new model, the Type 57, with a 4-cylinder engine.

The car that illustrates these pages is one of the very few survivors of this limited production run. Purchased in Germany in 1996 by its current owner, the car has since been completely restored, and is now presented to us in very fine condition.

Our example is dressed in sumptuous Cabriolet Luxe bodywork, meaning 4-seater cabriolet, the most exclusive of its time! It is in good working order, despite having seen less use in recent years. Surviving Type 57s are extremely rare... So don't let your chance go by!

25

Saab 900i Cabriolet – 1993

Châssis n° YS3AC75D9P7006034
Carte grise française

French registration title

12 000 – 18 000€

« Le cabriolet suédois doté d'une ligne unique en son genre ! »
“*The swedish convertible with an iconic design!*”



Présentée au salon de Francfort en 1983, la Saab 900i Cabriolet entrée en production en 1986, restera au catalogue de la marque jusqu'en 1993, année de son rachat par Opel ; basée sur la version 2-portes, jugée plus robuste et esthétique, elle a aujourd'hui l'image d'une youngtimer suédoise chic et emblématique des années 1990.

L'exemplaire que nous présentons fut acheté neuf par un pilote de ligne, et l'accompagnera lors de ses différentes affectations, lui faisant faire le tour du Globe !

Le dossier comprend facture d'achat et dossier d'entretien complet, témoin de la minutie de son propriétaire, qui fut un temps

président de l'Aero Club de Monaco ; décédé en 2023, la voiture fut récupérée par un héritier, qui la revendit rapidement à son propriétaire actuel.

Dotée du moteur 2.0 injection 16-soupapes développant 133 ch, réputé fiable et facile à entretenir, notre Saab se présente en très bel état, aussi bien cosmétique que mécanique, avec une capote électrique parfaitement fonctionnelle.

Vous cherchez un joli « cabriolet de Suède », pour paraphraser une célèbre publicité de la marque ? Cette 900i restée 30 ans entre les mêmes mains attentionnées est faite pour vous.



Presented at the Frankfurt Motor Show in 1983, the Saab 900i Cabriolet went into production in 1986 and remained in the brand's catalogue until 1993, when it was acquired by Opel. Based on the 2-door version, which was considered more robust and aesthetically pleasing, today it has the image of a chic Swedish youngtimer, emblematic of the 1990s.

The model we are presenting was bought new by an airline pilot, and accompanied him on his various assignments, taking him around the Globe!

The file includes the purchase invoice and full maintenance file, bearing witness to the meticulous attention to detail of its owner,

who was for a time president of the Aero Club de Monaco. The car died in 2023, and was recovered by an heir who quickly sold it to its current owner.

Equipped with a 133 bhp 2.0 injection 16-valve engine, reputed to be reliable and easy to maintain, our Saab comes in very good condition, both cosmetically and mechanically, with a fully functional electric soft top.

Are you looking for a pretty 'Swedish cabriolet', to paraphrase a famous Saab advertisement? Then this 900i, which has been in the same attentive hands for 30 years, is for you.

26

BMW 325i Cabriolet (E30) – 1991

Châssis n° WBABB11070EB93175
Carte grise française de collection

French historic registration title

15 000 – 25 000 €

« Un beau Cabriolet E30 pour un prix défiant toute concurrence ! »

“A handsome E30 Cabriolet at an unbeatable price!”



La BMW Série 3 E30 Cabriolet apparaît au Salon de Francfort 1985 et fait immédiatement sensation : c'est la première fois que la firme bavaroise revient sur le segment du cabriolet depuis les années 1960 avec la 1600. En sept années de carrière, la E30 Cabriolet sera déclinée en quatre motorisations différentes : 318i, 320i, 325i puis M3.

Notre exemplaire est animé par le 6-cylindres de 170 ch de la version 325i, couplé à la boîte de vitesses mécanique. Le propriétaire actuel achète son auto en 2007 à un collectionneur Vendéen qui en était propriétaire depuis 1993 ! La voiture n'a aujourd'hui qu'un peu plus de 155 000 km, et est encore accompagnée de son carnet de garantie, et d'un intéressant dossier de factures.

Aujourd'hui, la voiture est dans un assez bel état de conservation, mais des traces d'usage sont apparentes sur la carrosserie (bosses, griffures...), et le système électrique de la capote a été mis hors service à la suite du changement de cette dernière.

Sa motorisation couplée à la boîte de vitesses manuelle offre un confort de conduite rare sur les autos de cette génération, mêlant à la perfection cruising et conduite sportive. Son état de fonctionnement est bon, mais une révision d'usage sera conseillée pour repartir sereinement, bien que la dernière ne date que de mai 2024. Veuillez également noter que le mécanisme de la fenêtre du côté conducteur ne fonctionne plus.

Voici une intéressante opportunité d'achat pour un amateur souhaitant rouler cet été les cheveux au vent !



The BMW 3 Series E30 Convertible appeared at the 1985 Frankfurt Motor Show and caused an immediate sensation: it was the first time the Bavarian firm had returned to the Convertible segment since the 1960s with the 1600. Over its seven-year career, the E30 Cabriolet was offered with four different engines: 318i, 320i, 325i and M3.

Our example is powered by the 170 bhp 6-cylinder engine of the 325i version, coupled to the manual gearbox. The current owner bought the car in 2007 from a collector in the French department of Vendée who had owned it since 1993! The car now has just over 155,000 km on the odometer, and is still accompanied by its warranty booklet and an interesting file of invoices.

Today, the car is in a fairly good state of preservation, but traces of use are visible on the bodywork (dents, scratches, etc.), and the electrical system for the soft top was taken out of service when it was replaced.

The engine, coupled with the manual gearbox, offers a level of driving comfort that is rare in cars of this generation, combining cruising and sporty driving to perfection. The car is in good working order, but a service will be recommended if you want to drive off with peace of mind, even though the last service was only carried out in May 2024. Please also note that the driver's side window mechanism no longer works.

This is an interesting purchase opportunity for an enthusiast who wants to drive this summer with his hair blowing in the wind!

27

Volkswagen Coccinelle 1303 Cabriolet – 1978

Châssis n° 1582044692
Carte grise française

French registration title

18 000 – 25 000 €

« Une attachante Cox, dans sa mythique version Cabriolet. »
“An endearing Cox, in its legendary convertible version.”



La Volkswagen Coccinelle, conçue dans les années 1930 sous la direction de Ferdinand Porsche, visait à être une voiture économique et accessible pour la classe moyenne. Après la Seconde Guerre mondiale, elle devint un succès mondial, incarnant simplicité, robustesse et liberté. Déclinée en de nombreuses versions c'est le cabriolet qui nous intéresse dans ces pages.

Cette Volkswagen Coccinelle Cabriolet fut mise en circulation en avril 1978 en Allemagne ; elle est de couleur rouge métallisé et possède un intérieur en cuir beige. Cette version 1303 est équipée d'origine du moteur 1600 double admission, le plus puissant de la gamme.

La « Cox » appartient à la même famille depuis plus de 12 ans et avant son achat avait bénéficié d'une restauration complète par un passionné allemand. Depuis lors elle fut utilisée pour les balades et très régulièrement entretenue par des ateliers spécialisés.

Le moteur a été entièrement refait à neuf récemment par un garage de la région Tourangelle maîtrisant parfaitement la restauration des VW aircooled. Un dossier accompagne la voiture ainsi que son carnet d'entretien d'origine lorsque celle-ci était en Allemagne.

Elle est aujourd'hui dans un état de fonctionnement optimal, voir même mieux que d'origine et comblera de joie les amateurs pour les balades en famille le printemps prochain !



The Volkswagen Beetle, designed in the 1930s under the direction of Ferdinand Porsche, was intended to be an economical and accessible car for the middle class. After the Second World War, it became a worldwide success, embodying simplicity, robustness and freedom. Available in numerous versions, it's the cabriolet that interests us in these pages.

This Volkswagen Beetle Cabriolet was launched in Germany in April 1978; it is metallic red in colour and has a beige leather interior. This 1303 version is fitted as standard with the 1600 twin-valve engine, the most powerful in the range.

The 'Cox' has been in the same family for over 12 years, and prior to its purchase had benefited from a complete restoration by a German enthusiast. Since then, it has been used for touring and regularly serviced by specialist workshops.

The engine has recently been completely rebuilt by a garage in the Touraine region, which is highly skilled in restoring VW aircooled cars. A file accompanies the car as well as its original service book when it was in Germany.

It is now in optimal working order, even better than original, and will be a joy to drive for family outings next spring!

28

Peugeot 306 Cabriolet Roland Garros – 1997

Châssis n° VF37DLFZ231308577
Carte grise française

French registration title

12 000 – 18 000 €

« Une 306 Cabriolet au faible kilométrage et au suivi complet ! »
“A 306 Cabriolet with low mileage and full tracking!”



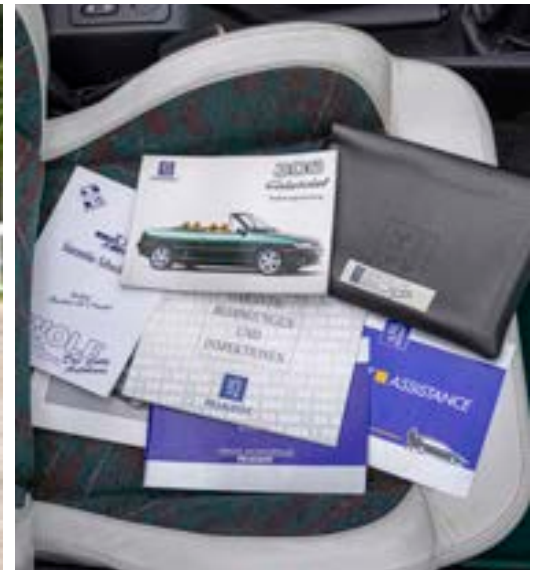
En 1994, Peugeot tape fort avec la présentation de sa dernière-née, issue du dessin du bureau Pininfarina : la 306 Cabriolet rencontre un franc succès dès sa sortie, et sera produite à environ 78 000 exemplaires ; en 1995, l'édition spéciale Roland Garros est présentée, avec une finition plus soignée, mais surtout la teinte Vert Grand Chelem et un intérieur très élégant.

Exemplaire livré neuf en juin 1997 à la concession Wolf de Penzberg, en Bavière, à ses premiers propriétaires, un couple de la région qui deviendront avec le temps de vrais passionnés du modèle ! La voiture, considérée comme clou de leur collection, sera soignée avec une attention particulière jusqu'en 2022.

Aujourd'hui, la voiture est en très bel état général, tant au niveau de la carrosserie que de la sellerie, et ne compte qu'un peu plus de 84 000 km au compteur ; son dossier est complet, avec son carnet d'entretien (tamponné), ses notices et sa pochette d'origine.

Son état de fonctionnement est lui aussi très satisfaisant, le 4-cylindres donné pour 103 ch est très agréable et offre des performances surprenantes.

Passionnés, collectionneurs, et amateurs, voici une 306 Cabriolet Roland Garros dans un superbe état, avec un kilométrage très faible, et une estimation attractive ! A vos enchères...



In 1994, Peugeot made a big impression with the presentation of its latest model, designed by Pininfarina: the 306 Cabriolet was a great success from the outset, with around 78,000 units produced. In 1995, the Roland Garros special edition was presented, with a more refined finish, but above all the Grand Chelem green colour and a very elegant interior.

This car was delivered new in June 1997 to the Wolf dealership in Penzberg, Bavaria, to its first owners, a local couple who over time became true enthusiasts of the model! The car, considered to be the pinnacle of their collection, was cared for with particular attention until 2022.

Today, the car is in very good condition, both in terms of bodywork and upholstery, and has just over 84,000 km on the clock! It has a full service history, including its stamped service booklet, manuals and original folder.

It's also in very satisfactory working order, and the 4-cylinder engine rated at 103 bhp is very pleasant to drive and delivers surprisingly good performance!

Enthusiasts, collectors and connoisseurs, here is a 306 Cabriolet Roland Garros in superb condition, with very low mileage, and an attractive estimate! Place your bids...

29

Chevrolet Corvette C2 Cabriolet – 1965

Châssis n° 194675S116666
Carte grise française

French registration title

50 000 – 70 000€

« Une auto parfaitement entretenue par son propriétaire actuel, prête à prendre la route ! »

“This car has been perfectly maintained by its current owner, and is ready to hit the road!”



Sept ans après la sortie de la première Corvette, Chevrolet se doit d'innover et de présenter une seconde génération intégralement revue : ainsi naît la C2, issue des dessins de Bill Mitchell, également père de la Camaro et de la Pontiac Firebird !

Le propriétaire actuel, fin collectionneur de la région parisienne, achète cette auto en 2011 à la personne l'ayant importée des États-Unis quelques années plus tôt ; en amateur pointilleux, il offrira un entretien exceptionnel à son auto, d'où ressort près de 60 000 € de factures en quelques 13 années de propriété.

Aujourd'hui, la voiture est en très bel état général, grâce notamment aux travaux cosmétiques faits en 2015 ; au menu : peinture complète, et changement de la capote et des moquettes.

Son état de marche est lui aussi très bon, le V8 327ci respire parfaitement bien, son carburateur Edelbrock 1413 a été remplacé et réglé en septembre 2023, et la boîte de vitesse mécanique à 4 rapports est très agréable.

Amateurs, voici l'occasion d'ajouter à votre collection une Corvette bien entretenue et en superbe état, pour un tarif redevenu raisonnable dans les dernières années !



Seven years after the launch of the first Corvette, Chevrolet had to innovate and present a completely revised second generation: thus was born the C2, from the designs of Bill Mitchell, also the father of the Camaro and the Pontiac Firebird!

The current owner, a keen collector from the Paris region, bought the car in 2011 from the person who had imported it from the United States a few years earlier; as a fastidious enthusiast, he gave the car exceptional maintenance, resulting in almost €60,000 worth of bills over the 13 years of ownership.

Today, the car is in very good condition, thanks in particular to the cosmetic work carried out in 2015; on the menu: full paintwork, and a new soft top and carpets.

It is also in very good running order, the 327ci V8 breathes perfectly, the 4-speed manual gearbox is very pleasant, and its Edelbrock 1413 carburettor was replaced and tuned in September 2023.

This is your chance to add a well-maintained Corvette in superb condition to your collection, at a price that has become reasonable in recent years!

30

Chevrolet Corvette C2 Stingray – 1964

Châssis n° 40837S112765
Carte grise française

French registration title

80 000 – 100 000 €

« Le mythe Stingray, avec une auto en état quasi concours ! »
“The Stingray myth, with a car in almost concours condition!”



L'histoire de Chevrolet n'aurait certainement jamais été la même sans la Corvette qui, de génération en génération, a su devenir l'une des emblématiques et incontournables sportives américaines.

La Stingray que nous présentons est une C2 de 1964 motorisée par un V8 small block 327 ci de 304 ch matching number, accouplée à une boîte de vitesses manuelle à quatre rapports, équipée du célèbre levier Hurst ; la voiture est également matching color, avec cette très élégante teinte Daytona Blue. Seul l'intérieur a vu sa sellerie changer de teinte.

Notre exemplaire, sorti de l'usine de Saint-Louis le 6 mars 1964, possède également ses carnets et manuels d'origine.

La voiture, d'origine américaine, fut importée en 2021 par une société canadienne vers la France à la demande du propriétaire actuel, qui investira plus de 25 000 € pour rendre toute sa superbe à cette intéressante Corvette.

Cette corvette dans un état exceptionnel et offrant un bon fonctionnement, s'adresse aux amateurs du genre les plus exigeants.



The history of Chevrolet would certainly never have been the same without the Corvette, which, from generation to generation, has become one of America's most iconic sports cars.

The Stingray we are presenting is a 1964 C2 powered by a 304 bhp 327 ci small block V8 matching number, mated to a four-speed manual gearbox and fitted with the famous Hurst gearshift lever. The car is also colour matched, with this very elegant Daytona Blue. The only change was to the interior upholstery.

Our example, which left the Saint-Louis factory on 6 March 1964, also has its original booklet and manual.

The car, of American origin, was imported into France in 2021 by a Canadian company at the request of the current owner, who invested over €25,000 to restore this interesting Corvette to its former glory.

This Corvette, in exceptional condition and in perfect working order, will appeal to the most demanding enthusiasts of the genre.

31

Dodge Challenger R/T – 1970

Châssis n° JS23N0B111360
Carte grise française de collection

French historic registration title

50 000 – 70 000 €

« Muscle car mythique équipé d'un V8 big-block »
“*Mythical muscle car with big-block V8 engine*”



Commercialisée de 1970 à 1974, la Dodge Challenger rencontre un franc succès, proposant un large choix de moteurs ainsi qu'une longue liste d'options permettant une véritable personnalisation ; notre exemplaire est sorti des chaînes de production de l'usine Chrysler d'Hamtramck en août 1969. Elle a passé la majeure partie de sa vie dans les contreforts de la Caroline du Sud et entre dans la collection de son actuel propriétaire en 2013. Il s'agit d'une version R/T pour road and track qui correspond à la version la plus sportive. Il est accompagné de son manuel d'utilisation et de sa fiche d'identité mentionnant la liste complète des options.

Marketed from 1970 to 1974, the Dodge Challenger was a great success, offering a wide choice of engines as well as a long list of options for genuine personalisation; our example rolled off the production line at Chrysler's Hamtramck plant in August 1969 and spent most of its life in the foothills of South Carolina, entering the collection of its current owner in 2013. It is an R/T version for road and track which corresponds to the sportiest version. It is accompanied by its owner's manual and an identity card with a full list of options.

This superb coupé benefited from a restoration in the early 2010s: the bodywork was completely stripped before being finished in the sublime FJ5 colour and black vinyl roof, both of which are





Ce superbe coupé a bénéficié d'une restauration au début des années 2010 : sa carrosserie a été entièrement décapée avant de recevoir cette magnifique teinte FJ5 Sublime et son toit en vinyle noir, tout deux conformes à la configuration d'origine ; l'habitacle a été en partie restauré conformément à sa sortie d'usine.

Avant même de tourner la clé et de se faire ensorceler par les vocalises de son puissant V8, notre exemplaire nous séduit par son look agressif : à l'avant, les 4 phares et la calandre chromée à l'inscription Challenger R/T donnent le ton, tandis que le long et impressionnant capot présente un imposant bossage, les inscriptions 383 Magnum ou les ouïes latérales confirment cette impression de puissance. Les bandes latérales

aux inscriptions R/T suivent la ligne de caisse jusqu'à la poupe qui arbore fièrement 4 sorties d'échappement.

Sous le capot on retrouve un V8 big-block 383 Magnum de 6,3 l développant 335 ch, associé à une boîte de vitesses automatique TorqueFlite à 3 rapports ; notre exemplaire est équipé des suspensions Rallye et de jantes Rallye 15 pouces. On notera la présence d'un système de climatisation et de la direction assistée.

Environ 10 ans après son achat notre Challenger se présente en très bel état de conservation, malgré quelques traces de réparation (corrosion) à noter au niveau des bas de caisse et du fond de coffre ; l'entretien a été suivi par son actuel propriétaire qui s'en sépare aujourd'hui à contrecœur.



in keeping with the original configuration; the interior was partly restored to factory specifications.

Even before turning the key and being bewitched by its powerful V8, the car's aggressive looks win us over: at the front, the 4 headlights and chrome grille with Challenger R/T lettering set the tone, while the long, impressive bonnet features an imposing boss, the 383 Magnum lettering and the side gills confirm the impression of power. The side stripes with R/T lettering follow the body line all the way to the stern, which proudly boasts 4 tailpipes.

Under the bonnet there's a 6.3-litre 383 Magnum big-block V8 producing 335 bhp, mated to a 3-speed TorqueFlite automatic gearbox; our example is fitted with Rallye suspension and 15-inch Rallye wheels. It also features air conditioning and power steering.

Approximately 10 years after its purchase, our Challenger is in very good condition, despite a few traces of repair (corrosion) on the rocker panels and the boot floor. It has been well maintained by its current owner, who is now reluctantly parting with it.



32

Maserati Kyalami – 1980

Châssis n° AM1290188
Carte grise française

French registration title

35 000 – 55 000 €

« L'un des 72 exemplaires dotés de la boîte de vitesses mécanique ! »
“One of the 72 units fitted with the mechanical gearbox!”



La Kyalami est présentée au Salon de Genève 1976 dans une époque où Maserati est au bord de la faillite ; rachetée un peu plus tôt par Alejandro De Tomaso, il est décidé de récupérer la formule de l'élégante Longchamp signée de la main de Frua, pour l'implanter sur ce modèle : la Kyalami récupère également un V8 double arbre à came « maison », plus noble, et décliné en deux versions, 4.7 l et 4.9 l.

L'historique de notre exemplaire remonte à 1986, alors immatriculée 383 FYC 75, elle ne quittera pas le territoire français, avec d'abord un séjour dans l'Eure dans les années 2000, puis un retour en région parisienne autour de 2020.

Aujourd'hui, cet exemplaire est en bel état, avec ce qu'il faut de patine pour la rendre parfaite ; la peinture semble avoir été refaite il y a de nombreuses années, et l'intérieur en cuir noir semble d'origine et est en bel état général.

Son fonctionnement est lui aussi bon, avec son V8 ultra coupleux qui offre un confort de conduite excellent !

Voici l'une des rares opportunités d'acheter non seulement une très élégante GT italienne des années 1970, mais surtout un morceau de l'histoire Maserati, plus rare que la plupart des modèles habituellement présentés en vente !



The Kyalami was presented at the 1976 Geneva Motor Show at a time when Maserati was on the verge of bankruptcy. Bought out earlier by Alejandro De Tomaso, it was decided to take the formula of the elegant Longchamp, signed by Frua, and apply it to this model. The Kyalami also features an in-house twin-camshaft V8, which is more noble and available in two versions: 4.7l and 4.9l.

Our car's history dates back to 1986, when it was registered 383 FYC 75. Since then, it has never left French territory, first staying in the Eure region in the 2000s, then returning to the Paris region around 2020.

Today, this example is in beautiful condition, with just the right amount of patina to make it perfect! The paintwork appears to have been applied many years ago, and the black leather interior looks original and is in good condition overall.

It runs well too, with its ultra-torque V8 offering excellent driving comfort!

This is one of the rare opportunities to buy not only a very elegant Italian GT from the 1970s, but above all a piece of Maserati history, rarer than most of the models usually offered for sale!

33

Maserati Quattroporte – 2006

Châssis n° ZAMCD39B000022073
Carte grise française

French registration title

12 000 – 18 000€

« Une berline italienne à moteur Ferrari pour un prix défiant toute concurrence ! »

“An Italian saloon with a Ferrari engine for a price that simply beats the rest!”



En 1963, Maserati présente une berline 4-portes au coup de crayon signé Pietro Frua mue par un V8 de 4,2 l de cylindrée ; cette auto, baptisée Quattroporte, ne sera pas un grand succès mais imposera la création d'un segment qui, bientôt, deviendra le best-seller de la marque au Trident.

40 ans plus tard, Maserati présente la cinquième version, au dessin désormais signé Pininfarina ; la formule est la même, et le moteur désormais utilisé n'est autre que le V8 atmosphérique qui équipe la Ferrari F430 !

Comme nous l'indique son carnet d'entretien (présent et tamponné), notre exemplaire est livré neuf par les établissements Tamsen, en Allemagne, et restera entretenu dans cette même concession jusqu'en 2012 (la voiture avait alors un peu plus de 68 000 km). Sa teinte Grigio Alfieri semble être d'origine bien que les pare-chocs aient de toute évidence été repeints, et son

intérieur en cuir beige clair contrasté par de très belles boiseries foncé est en bon état (veuillez cependant noter que les éléments plastiques sont collants, et réclameront un traitement pour leur redonner leur lustre d'antan).

Achetée en 2020 par le propriétaire actuel auprès d'un professionnel allemand, la voiture a aujourd'hui moins de 102 000 km et fonctionne bien. Entretien depuis lors par les établissements LDO Racing à Triel-sur-Seine, un important nombre de travaux a depuis été effectué, avec notamment la révision intégrale de la boîte de vitesses en mars 2022, le changement du boîtier F1 en 2021, et une révision générale en juillet 2023.

Une berline sportive animée par un moteur de Ferrari pour moins de 20 000 € : que demander de plus ?



In 1963, Maserati presented a 4-door saloon, designed by Pietro Frua and powered by a 4.2-litre V8 engine; this car, called the Quattroporte, was not a great success, but it did establish a segment that would soon become the Trident brand's best-seller 40 years later, Maserati presented the fifth version, now designed by Pininfarina; the formula was the same, but the engine used was none other than the naturally-aspirated V8 used in the Ferrari F430!

As its service book (present and stamped) tells us, our example was delivered new by Tamsen in Germany, and was serviced by the same dealership until 2012 (when the car had just over 68,000 km). The Grigio Alfieri colour appears to be original, although the bumpers have clearly been repainted, and the interior is in good

condition, with light beige leather contrasted by beautiful dark woodwork (please note, however, that the plastic parts are sticky, and will require treatment to restore them to their former glory).

Purchased in 2020 by the current owner from a German professional, the car now has less than 102,000 km and runs well. Since then, the car has been maintained by LDO Racing in Triel sur Seine, and a significant amount of work has been carried out, including a complete overhaul of the gearbox in March 2022, replacement of the F1 module in 2021, and a general service in July 2023.

A sports saloon powered by a Ferrari engine for less than €20,000: what more could you ask for?

Ferrari 550 Maranello – 2001

Châssis n° 13653
Carte grise française

French registration title

90 000 – 120 000 €

« La dernière Ferrari à moteur V12 avant en boîte de vitesses mécanique de série ! »

“The last Ferrari with a front-mounted V12 and manual gearbox as standard!”

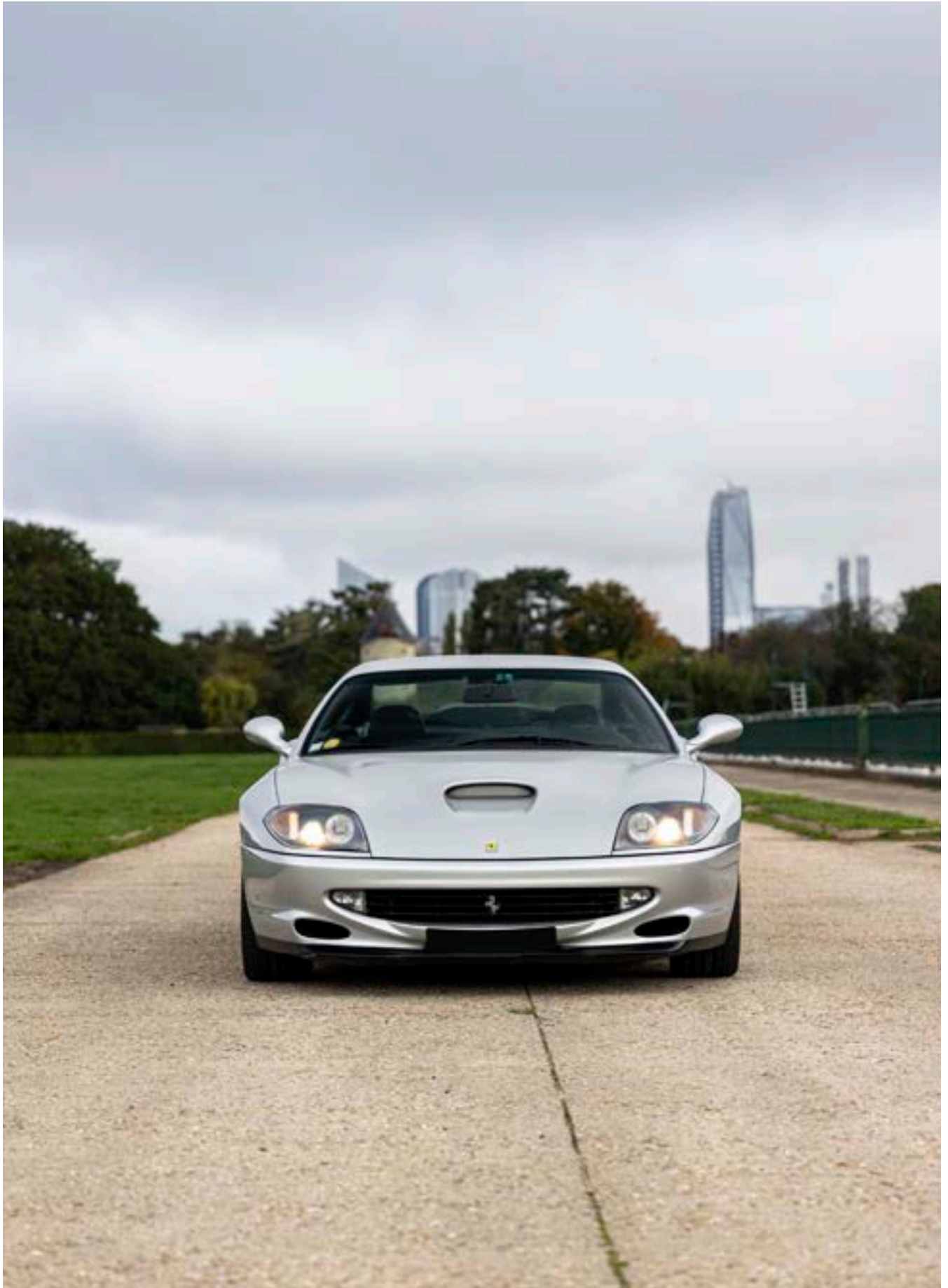


Présentée au Circuit de Nürburgring en 1996, la 550 Maranello a comme rôle le remplacement de la 512 M, dernière itération de concept de 12 cylindres central arrière, et récupère la philosophie laissée de côté depuis la mythique 365 GTB/4 Daytona. Véritable succès grâce notamment au moteur 133 A et à la ligne signée Pininfarina, la 550 sera remplacée en 2002 par la 575, avec une ligne modernisée et l'adoption de la boîte automatique de série...

Notre exemplaire est livré neuf par le distributeur Ferrari Autohaus de Frankfurt dans cette élégante teinte Argento Nurburgring, avec un rare intérieur intégralement en cuir bleu marine à surpiques blanches. Elle restera en Allemagne jusqu'en 2002, date à laquelle elle arrive en France, avec un peu plus de 8 000 km.

Presented at the Nurburgring Circuit in 1996, the 550 Maranello was intended to replace the 512 M, the latest iteration of the rear mid-engined V12 concept, and to recapture the philosophy that had been sidelined since the legendary 365 GTB/4 Daytona. A real success thanks in particular to its 133A engine and Pininfarina-designed styling, the 550 was replaced in 2002 by the 575, with updated styling and the adoption of the automatic gearbox as standard...

Our example was delivered new by the Frankfurt Ferrari dealer Autohaus in this elegant Argento Nurburgring colour, with a rare all-leather interior in navy blue with white stitching. It remained in Germany until 2002, when it arrived in France with just over





Le propriétaire actuel, amateur de belles choses, se porte acquéreur de cette Maranello en 2021, et roulera de manière occasionnelle avec pour des balades en Normandie.

Aujourd'hui, la voiture comptabilise un peu plus de 75 500 km (vérifié par Histovec). Sa carrosserie est en bel état, et ne présente pas de défauts notables, la sellerie est très belle, les parties plastiques ont été remplacées pour ne plus risquer de devenir collantes, le seul point à noter est la présence de quelques défauts de collage du cuir sur le tableau de bord... Détail primordial pour le futur de sa côte : son carnet d'entretien (tamponné depuis l'origine), ses notices, et sa trousse à outils (complète) sont encore présents !

En parfait état de fonctionnement, notre Maranello a reçu en mai 2023 une révision générale avec notamment le changement des disques de frein, la vidange du moteur, le changement des filtres... Le V12 avant (réhaussé par un échappement un peu plus sonore que l'original) couplé avec la boîte de vitesses mécanique est un délice, la voiture ne chauffe pas, prend ses tours sans problème, la boîte de vitesses n'accroche pas...

Voici une rare opportunité d'acheter la dernière Ferrari à V12 avant et boîte de vitesses mécanique de série, dans une combinaison de couleur élégante et avec un historique limpide ! Ne ratez pas cette occasion, les prix risquent d'exploser très vite...

8,000 km. The current owner, a lover of fine things, bought this Maranello in 2021, and will use it occasionally for drives in Normandy.

Today, the car has just over 75,500 km (verified by Histovec). The bodywork is in good condition, with no notable defects, the upholstery is very nice, and the plastic parts have been replaced so that they no longer risk getting sticky. The only point to note is the presence of a few defects in the sticking of the leather on the dashboard, which is common on this model... A vital detail for the future of its value: its service booklet (stamped from the start), manuals and tool kit (complete) are still present!

In perfect working order, our Maranello received a general overhaul in May 2023, which included a change of brake discs, an engine oil drain and a replacement of the filters... The front V12 (enhanced by an exhaust system that's a little noisier than the original) coupled with the mechanical gearbox is a delight, the car doesn't overheat, revs without a hitch and the gearbox doesn't stick...

This is one of the last opportunities to buy the last Ferrari with front V12 and manual gearbox as standard, in an elegant colour combination and with a clear history! Don't miss out, prices are set to rocket...



Aston Martin Vanquish S – 2005

Châssis n° SCFAC24375B501816
Carte grise française

French registration title

90 000 – 120 000 €

« Une seconde main française au kilométrage raisonnable à ne pas laisser passer ! »

“A French second hand with reasonable mileage that's not to be missed!”



Le Salon de Genève 2001 est le théâtre de l'annonce du dernier modèle d'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 !

Considérée par les puristes comme l'apogée d'Aston Martin, la version S de la Vanquish est présentée au Salon de Paris 2004 : le V12 gagne 62 ch, portant la puissance à 528 ch, et l'aérodynamisme, les suspensions, ou encore la boîte de vitesse sont revus pour une plus grande efficacité !

Notre exemplaire fait partie des quelque 1 086 unités produites en version S, et fut livré neuf en mai 2005 par Aston Martin Paris à son premier propriétaire, qui conservera son auto jusqu'en 2020, en l'entretenant sans arrêt dans cette même concession Aston Martin. C'est à ce moment-là que le propriétaire actuel s'en portera acquéreur, maintenant lui aussi un entretien exclusivement chez Aston Martin Paris, et n'utilisant son auto qu'à de rares occasions. >

The 2001 Geneva Motor Show saw the announcement of Aston Martin's latest model, the most exclusive front-wheel drive V12 GT in the range: the Vanquish. The styling was sumptuous (designed by the genius Ian Callum), and it proved a great success, particularly after the release of James's latest film, Die Another Day, in which the Vanquish was used in Iceland!

Considered by purists as Aston Martin's apogee, the S version of the Vanquish was presented at the 2004 Paris Motor Show: the V12 gained 62 bhp, taking power to 528 bhp, and the aerodynamics, suspension and gearbox were revised for greater efficiency!

Our example is one of some 1,086 produced in the S version, and was delivered new in May 2005 by Aston Martin Paris to its first owner, who kept the car until 2020, servicing it non-stop at the same Aston Martin dealership. It was at this point that the current owner purchased the car, also maintaining it exclusively at Aston Martin Paris, and only using it on rare occasions. >







Aujourd'hui, la voiture se présente à nous dans un très bel état de conservation et de fonctionnement. Sa peinture Obsidian Black est bien conservée, tout comme son intérieur intégralement d'origine ! Le V12 de 6l de cylindrée est exceptionnel et fonctionne merveilleusement bien, tout comme la boîte de vitesse automatique à 6-rapports revue au passage en version S, qui offre désormais un compromis brillant entre sportivité et confort de conduite. Important de noter également que la dernière révision a été faite par Aston Martin Paris en août 2024, permettant à notre auto d'être en parfait état de fonctionnement.

Le marché des autos du début des années 2000 est à la veille de son explosion, il est encore temps d'acheter les bons exemplaires... Avec seulement 38 650 km au compteur, cet exemplaire d'origine française en seconde main fait partie des dernières Aston Martin de James Bond au prix encore raisonnable : ne ratez pas l'opportunité d'ajouter un tel mythe à votre collection !

Today, the car comes to us in a very good state of preservation and working order. Its Obsidian Black paintwork is well preserved, as is the interior, which is entirely original! The 6-litre V12 engine is exceptional and works wonderfully well, as does the 6-speed automatic gearbox, which was revised when the car was upgraded to the S version and now offers a brilliant compromise between sportiness and driving comfort. It is also important to note that the last service was carried out by Aston Martin Paris in August 2024, ensuring that our car is in perfect working order.

The market for cars from the early 2000s is on the verge of exploding, so there's still time to buy the right examples... With just 38,650 km on the clock, this second-hand example of French origin is one of the last James Bond Aston Martins still available at a reasonable price: don't miss the opportunity to add such a myth to your collection!



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?”



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 an 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!

The Newport Pagnell Collection



Depuis plus d'un siècle, l'élégance, la sophistication et les performances d'Aston Martin ont façonné son exclusivité. Transcendant les époques, chaque courbe est un art maîtrisé créant une silhouette reconnaissable entre toutes, positionnant chaque modèle telle une icône culturelle, symbole de luxe et d'audace.

Cette collection fut rassemblée avec soin en quelques années par un collectionneur français, fasciné par l'univers de la firme britannique, considérant que posséder une Aston Martin était une déclaration. Une affirmation de son goût, de son ambition et d'un certain art de vivre, répondant ainsi au concept de liberté, de vitesse et d'élévation symbolisé dans l'insigne aux deux ailes, ornant la calandre de celles que nous vous proposons aujourd'hui.

Toutes en très bel état, parfaitement entretenues et accompagnées d'importants dossiers retraçant leurs histoires, elles sont dument immatriculées en France et prêtes à prendre la route.



For over a century, Aston Martin's elegance, sophistication and performance have shaped its exclusivity. Transcending the ages, each curve is a masterful art, creating a silhouette that is instantly recognisable, positioning each model as a cultural icon, a symbol of luxury and daring.

Fascinated by the world of the British firm, this collection was carefully assembled over the years by a French collector who felt that owning an Aston Martin was a declaration. An affirmation of his taste, his ambition and a certain lifestyle, responding to the concept of freedom, speed and elevation symbolised in the two-wing badge adorning the radiator grille of the cars we are offering you today.

All in excellent condition, often restored without compromise, perfectly maintained and accompanied by important files retracing their history, they are duly registered in France and ready to hit the road.

Aston Martin DB2 Drophead Coupe – 1953

Châssis n° LML/50/384
Carte grise française de collection
French historic registration title

300 000 – 400 000 €

« Française d'origine, cette rarissime DB2 Cabriolet eut également d'illustres propriétaires ! »

“Originally French, this extremely rare DB2 Cabriolet also had illustrious owners!”



En 1947, l'homme d'affaires David Brown, déjà propriétaire d'Aston Martin, rachète Lagonda, et dispose par là-même du très bien né moteur 6-cylindres à double arbre à cames en tête de 2,6 l conçu par Willie Watson... sur commande du génial Walter Owen Bentley, pour équiper sa future sportive. Présentée en avril 1950, la DB2 devait beaucoup à la « DB1 » (en fait nommé 2 Litre Sport), dont le châssis, modifié et raccourci, s'inspirait grandement. Niveau carrosserie, on restait en extase devant cette élégance intemporelle et cette inspiration très italienne. En

In 1947, businessman David Brown, already the owner of Aston Martin, bought Lagonda, and thus had the very well-born 2.6-litre 6-cylinder engine with double overhead camshafts designed by Willie Watson... on order of the brilliant Walter Owen Bentley, to equip his future sports car. Presented in April 1950, the DB2 owed a lot to the "DB1" (actually named 2 Litre Sport), whose chassis, modified and shortened, was greatly inspired. In terms of bodywork, we were left in ecstasy in front of this timeless elegance and this very Italian inspiration. In 1952, John Bolster





1952, John Bolster d'Autosport appréciait les performances hors du commun de la DB2, et soulignait la sécurité et la versatilité de la voiture : « Que ce soit pour faire du shopping, pour aller au théâtre, pour de longs trajets ou même pour courir au Mans, il sera difficile de trouver une voiture plus parfaite que l'Aston Martin. »

Fin 1950, l'usine dévoila une version Cabriolet toute aussi élégante, et quand la production cessa, en avril 1953, un total de 411 DB2 avaient été produites dont 98 cabriolets.

Le superbe cabriolet qui illustre ces pages sortit d'usine en juillet 1953, avec une combinaison de couleurs Steel Dust, cuir Connolly rouge et capote grise... Il avait également la particularité d'être en LHD (Left Hand Drive) puisqu'à destination du marché français. Son premier propriétaire, domicilié à Paris, Boulevard de Courcelles, s'appelait Guy Schoelier. On la retrouve courant des années 1990 en Savoie, avant que le chanteur américain David McNeil, fils de l'immense peintre Marc Chagall ne l'acquiert.

C'est lui qui confia l'entretien complet de cette Aston Martin à British Motors, concessionnaire Aston Martin à Monaco, où il résidait alors. En 2008, le moteur a été complètement refait avec fabrication d'une nouvelle culasse en Angleterre, puis les freins, et tous les organes moteurs usagés, et l'embrayage. En 2014, elle fut vendue aux enchères, et intégra la collection personnelle d'Alain Aziza, PDG d'Auto Performance, importateur officiel de la marque pour la France. Elle fut après son décès, intervenu en 2021, cédée au propriétaire actuel, un français grand connaisseur des productions de Newport Pagnell.

Cette DB2 est un des 75 cabriolets en conduite à gauche jamais fabriqués, qui plus est d'origine française. Elle a bénéficié d'un entretien soigné chez des concessionnaires majeurs de la marque, à Monaco et en France, et de la passion de ses différents propriétaires, tous amoureux, voir représentants de la marque. Elle représente une opportunité rare d'acquérir un modèle rarissime avec une combinaison de couleurs, carrosserie noire / intérieur cuir rouge, des plus élégantes.

of Autosport praised the DB2 for its exceptional performance, and highlighted the car's safety and versatility: "Whether for shopping, going to the theatre, for long journeys or even for racing at Le Mans, it will be difficult to find a more perfect car than the Aston Martin."

In late 1950, the factory unveiled an equally elegant Cabriolet version, and by the time production ceased in April 1953, a total of 411 DB2s had been built, including 98 convertibles.

The superb convertible that illustrates these pages left the factory in July 1953, with a Steel Dust colour combination, red Connolly leather and grey soft top... It also had the distinction of being LHD (Left Hand Drive) since it was intended for the French market. Its first owner, who lived in Paris, Boulevard de Courcelles, was called Guy Schoelier. It was found in the 1990s in Savoie, before the American singer David McNeil, son of the great painter Marc Chagall, acquired it.

It was he who entrusted the complete maintenance of this Aston Martin to British Motors, an Aston Martin dealer in Monaco, where he was then living. In 2008, the engine was completely rebuilt with a new cylinder head made in England, then the brakes, and all the used engine parts, and the clutch. In 2014, it was sold at auction, and joined the personal collection of Alain Aziza, CEO of Auto Performance, the official importer of the brand for France. After his death in 2021, it was sold to the current owner, a Frenchman with a great knowledge of Newport Pagnell productions.

This DB2 is one of 75 left-hand drive convertibles ever made, which is also of French origin. It has benefited from careful maintenance at major dealerships of the brand, in Monaco and in France, and from the passion of its various owners, all lovers, even representatives of the brand. It represents a rare opportunity to acquire an extremely rare model with a combination of colors, black body / red leather interior, of the most elegant.







38

Aston Martin DB4 Convertible Serie 5 – 1962

Châssis n° DB4C/1086/R
Carte grise française de collection

French historic registration title

900 000 – 1 200 000 €

« Une très exclusive DB4 Convertible, dans un état exceptionnel »

“A very exclusive DB4 Convertible, in exceptional condition”



Avec la DB4, Aston Martin entre en 1958 dans la modernité des Swinging Sixties : châssis redessiné, freins à disques sur les quatre roues, et nouveau moteur 6-cylindres double arbre à cames en tête, le tout habillé d'une robe intemporelle signée Touring. Au sommet de la gamme, la Serie 5, ultime évolution du modèle, bénéficiant de nombreuses améliorations, esthétiques et techniques, préfigurant la DB5. Au lancement de la Série 4, en 1961, la firme de Newport Pagnell dévoile également une très exclusive version Convertible, toujours carrossée par Touring, qui sera fabriquée à 70 exemplaires (Séries 4 et 5 confondues), 6 exemplaires de moins que la légendaire DB4 GT ! La voiture qui illustre ces pages, est l'une de ces très rares et désirables DB4 Convertibles...

With the DB4, Aston Martin entered the modern era of the Swinging Sixties in 1958, with a redesigned chassis, four-wheel disc brakes and a new 6-cylinder twin overhead camshaft engine, all dressed in a timeless Touring design. At the top of the range was the Serie 5, the ultimate evolution of the model, benefiting from numerous aesthetic and technical improvements, foreshadowing the DB5. When the Series 4 was launched in 1961, the Newport Pagnell firm also unveiled a very exclusive Convertible version, still bodied by Touring, of which 70 were produced (Series 4 and 5 combined), 6 fewer than the legendary DB4 GT! The car illustrating these pages is one of these very rare and desirable DB4 Convertibles...





Le châssis DB4C/1086/R est sorti des usines de Newport Pagnell à la fin du mois de novembre 1962 (la carte grise française indique étonnamment une mise en circulation en septembre 1961). Elle était alors de couleur Dubonnet Rosso, avec cuir Connolly White Gold. Après deux propriétaires connus en Grande-Bretagne, et quelques services effectués à l'usine (le dernier inscrit dans les registres datant de 1968, alors que la voiture totalise un peu plus de 25 000 miles), il semble que la voiture ait rejoint le territoire Belge, avant que l'on ne la retrouve immatriculée à Paris, en 1987, alors qu'elle vient d'être acquise par un amateur français, lors d'une vente aux enchères.

Dédouanée et dument immatriculée en France, il l'utilisera pendant près de 20 ans, lui prodiguant les soins et l'entretien à la hauteur de son exclusivité. Il la revendra au milieu des années 2000 à un grand collectionneur français, qui lui offrira la restauration qu'elle mérite, pour plus de 100 000 £, chez les meilleurs spécialistes anglais, dont Spray Tec Restorations Limited. Les travaux, échelonnés entre 2006 et 2007, redonneront toute la superbe à cette auto qui se présente aujourd'hui à nous dans un état proche de sa sortie d'usine. En témoignent les prix que lui a décerné l'Aston Martin Owners Club (AMOC) himself depuis lors...



Chassis DB4C/1086/R left the Newport Pagnell factory at the end of November 1962. It was then painted Dubonnet Rosso, with Connolly White Gold leather. After two known owners in the UK, and a few factory services (the last one recorded in 1968, when the car had just over 25,000 miles on the clock), the car seems to have made its way to Belgium, before being registered in Paris in 1987, when it was acquired by a French enthusiast.

Once it had been sold and duly registered in France, he used it for almost 20 years, giving it the care and maintenance it deserved. In the mid-2000s, he sold it to a major French collector, who gave it the restoration it deserved, at a cost of over £100,000, carried out by the best British specialists, including Spray Tec Restorations Limited. The work, which was carried out over 2006 and 2007, restored the car to its former glory, and it now appears in near-factory condition. - The Aston Martin Owners Club (AMOC) himself has since awarded the car a number of prizes...



Comme toute les voitures de cette collection d'Aston Martin, la DB4 Convertible qui illustre ces pages est en parfait état, tant sur le plan cosmétique, que mécanique. Lors de la restauration dont elle a bénéficié dans la deuxième moitié des années 2000, elle a hérité d'une superbe teinte Black Pearl, qui se marie à la perfection au magnifique intérieur cuir rouge Cartier, et à l'élégante capote noire. C'est à la même époque que la voiture a été convertie en LHD (Left Hand Drive).

Plus rare qu'une DB4 GT, la DB4 Convertible (seulement 40 en Série 5 !) qui illustre ces pages est dans un état époustouffant, et saura ravir les collectionneurs les plus exigeants, à la recherche de l'exclusivité et de la performance... Les différentes étapes de restauration et les factures qui accompagnent la voiture remontent jusqu'au début de sa période française, en 1987, sans compter la copie du registre usine.

Like all the cars in this Aston Martin collection, the DB4 Convertible that illustrates these pages is in perfect condition, both cosmetically and mechanically. During the restoration it underwent in the second half of the 2000s, it inherited a superb Black Pearl colour, which blends perfectly with the magnificent Cartier red leather interior and elegant black soft top. At the same time, the car was converted to LHD (Left Hand Drive).

Rarer than a DB4 GT, the DB4 Convertible (only 40 in Series 5!) that illustrates these pages is in stunning condition, and will delight the most demanding collectors in search of exclusivity and performance... The various stages of restoration and the invoices accompanying the car date back to the beginning of its French period, in 1987, not to mention the copy of the factory register.



39

Aston Martin DB5 – 1964

Châssis n° DB5/1586R
Carte grise française

French registration title

700 000 – 900 000 €

« Une DB5 restaurée à des standards plus élevés que ceux de la marque ! »

“A DB5 restored to higher standards than those of the brand!”



Présentée en juillet 1963, la DB5 est, plus qu'un nouveau modèle de la marque de Newport Pagnell, une sorte d'évolution de la déjà iconique DB4. Le changement le plus important se trouve sous le capot moteur, ce dernier bénéficiant d'une cylindrée augmentée à 4 l (contre 3,6 l pour la précédente mouture du 6-cylindres double arbre à cames en tête), gavé par trois carburateurs SU et rapidement associé à une boîte ZF 5-vitesses avec overdrive, permettant à l'ensemble de développer 282 ch à 5 500 tr/min. Extérieurement, peu de choses différencient la DB5 des dernières DB4 Série 5, mais quelques évolutions techniques faisaient discrètement évoluer l'auto comme l'alternateur, les freins à disque Girling à la place des Dunlop, les vitres Sundym, les glaces électriques et le compteur de pression d'huile en série.

Introduced in July 1963, the DB5 was more than just a new model from the Newport Pagnell-based marque, it was a sort of evolution of the already iconic DB4. The biggest change was to be found under the bonnet, with the engine's displacement increased to 4 litres (compared with 3.6 litres for the previous version of the 6-cylinder double overhead camshaft), fed by three SU carburetors and quickly combined with a ZF 5-speed gearbox with overdrive, enabling the unit to develop 282 hp at 5,500 rpm. Externally, there was little to differentiate the DB5 from the latest DB4 Series 5, but a number of technical evolutions discreetly enhanced the car, such as the alternator, Girling disc brakes instead of Dunlops, Sundym windows, electric windows and an oil pressure gauge as standard.





Lors de sa présentation, aucune autre voiture de série n'égalait l'Aston-Martin DB5. Chauvinisme anglais ? Voici ce qu'écrivait un journaliste de *The Motor* après son essai : « Comme toutes les Grand Tourisme classiques, elle fait rimer vitesse élevée avec confort et plus vous la poussez, plus elle vous procure de plaisir. La DB5 est vraiment divertissante pour ceux qui sont capables d'en exploiter les incroyables performances, la tenue de route et le freinage. Elle transportera aussi quatre personnes (tout juste) et quelques bagages, les besoins d'une famille (si besoin) n'étant pas complètement sacrifiés à la vitesse et à l'élégance. » 60 ans plus tard, le charme et la magie opèrent toujours...

La voiture qui illustre ces pages a une histoire étonnante. Vendue neuve en Angleterre et immatriculée pour la première fois le 22 mai 1964 avec le numéro 4 LLP, cette RHD d'origine (Right Hand Drive) fut acquise d'occasion, en 1972, par un jeune homme de 26 ans, en remplacement de... sa Triumph TR4A. Le prénommé Roy

va conserver la voiture jusqu'à la fin des années 2000, période à laquelle elle est achetée par Alain Aziza, PDG du garage Auto Performance, importateur officiel Aston Martin pour la France.

Au préalable, la voiture avait été restaurée sous la supervision de Roy, entre 2006 et 2007, chez l'une des plus renommées officines anglaises spécialisées en la matière : Trinity Engineering, ayant elle-même sous-traité la partie carrosserie à Southern Classics. Deux classeurs de photos témoignent de la qualité et de l'ampleur des travaux réalisés. La voiture entièrement reconstruite, avec, de l'aveu de Roy, des exigences supérieures à celles de l'usine en période, est matching numbers, toujours équipée de son moteur 400/1537. Repeinte en Silver Birch avec intérieur cuir bordeaux, la voiture est encore à ce jour dans un état exceptionnel.



At the time of its presentation, no other production car matched the Aston-Martin DB5. British chauvinism? Here's what a journalist from The Motor wrote after his test drive : "Like all classic GT cars, it combines enormous speed with comfort and the more you put into your driving, the more the car returns for your entertainment. And the DB5 really is entertaining to anyone who can exploit its outstanding performance, handling and brakes. It will also carry four people (just) and a fair amount of luggage so the merits of family transport (if need be) have not been entirely sacrificed to speed and elegant looks." 60 years later, the charm and magic are still working...

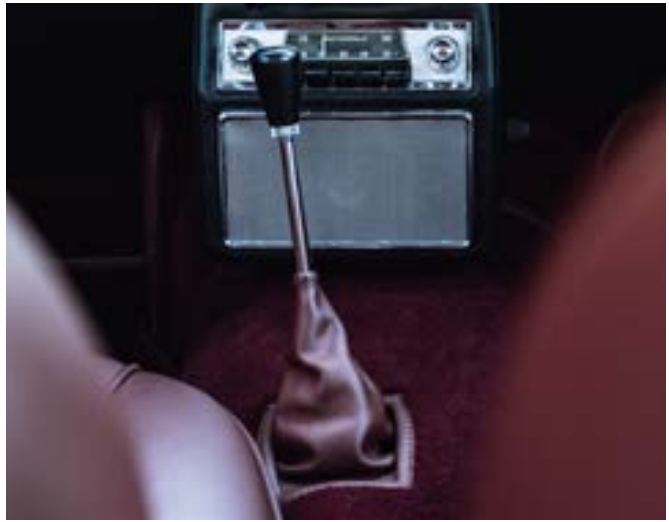
The car that illustrates these pages has an astonishing history. Sold new in England and first registered on 22 May 1964 with the number 4 LLP, this original RHD (Right Hand Drive) was bought second-hand in 1972 by a young man of 26, as a replacement for...

his Triumph TR4A. Roy kept the car until the late 2000s, when it was bought by Alain Aziza, CEO of Auto Performance, the official Aston Martin importer for France.

Prior to this, the car had been restored under Roy's supervision between 2006 and 2007 by one of the most renowned British restoration specialists: Trinity Engineering, which had itself subcontracted the bodywork to Southern Classics. Two binders of photos testify to the quality and scope of the work carried out. The completely rebuilt car, which Roy admits had higher standards than those of the factory at the time, is matching numbers, still equipped with its 400/1537 engine. Repainted in Silver Birch with burgundy leather interior, the car is still in exceptional condition.







Achetée par un grand collectionneur de la marque au décès d'Alain Aziza en 2021, cette DB5 est encore à ce jour l'un des plus beaux exemplaires disponibles sur le marché, iconique dans cette combinaison de couleurs qui lui sied si bien. Serez-vous le prochain passeur de témoin de cette exceptionnelle Aston Martin à l'histoire enviée ?

Purchased by a major collector of the brand when Alain Aziza passed away in 2021, this DB5 is still one of the most beautiful examples available on the market, iconic in the colour combination that suits it so well. Will you be the next to pass on the baton to this exceptional Aston Martin with its enviable history?





40

Aston Martin DB6 Mk1 Sports Saloon– 1964

Châssis n° DB6/3209/R
Carte grise française de collection

French historic registration title

220 000 – 280 000 €

« Une DB6 matching numbers et colors, qui a bénéficié de plus de 70 000 £ de frais en 10 ans ! »

“ A DB6 matching numbers and colours, which has benefited from over £70,000 in expenses over 10 years!”



Dernière évolution d'une lignée dévoilée en 1958, la DB6 fut présentée au salon de Londres 1965 et en constitue une sorte d'aboutissement, même si elle a, au fil des ans, perdu la sportivité qui caractérisait les premières moutures, évoluant d'une auto de sport à une Grand Tourisme. Après la boîte de vitesses automatique, inaugurée avec la DB5, c'est l'habitabilité qui est revue, puisque la nouvelle née, plus longue et plus haute que sa grande sœur, inaugure deux vraies places arrière, du jamais vu sur une Aston de l'ère David Brown. Plus lourde également, elle a toujours recours au 6-cylindres double arbre à cames en tête de ses devancières, développant désormais 286 ch, accouplé au choix, à la boîte de vitesses manuelle ZF à 5 rapports, ou à la boîte automatique Borg-Warner à 3 rapports.

The latest evolution of a line unveiled in 1958, the DB6 was presented at the 1965 London Motor Show and constitutes a sort of culmination, even if it has, over the years, lost the sportiness that characterized the first versions, evolving from a sports car to a GT. After the automatic gearbox, inaugurated with the DB5, it is the habitability that is revised, since the new born, longer and higher than its big sister, inaugurates two real rear seats, something never seen before on an Aston of the David Brown era. Also heavier, it still uses the 6-cylinder double overhead camshaft of its predecessors, now developing 286 hp, coupled with the choice of the ZF 5-speed manual gearbox, or the Borg-Warner 3-speed automatic gearbox.





L'Aston Martin DB6 marque la fin d'une époque, où le style combinait différents caractères, racé, élégant et sportif. C'est aussi l'un des tous derniers modèles dotés du mythique 6-cylindres en ligne double ACT, puisque la DBS « popularisera » le V8. L'aérodynamisme amélioré, l'allongement de l'empattement et du châssis, ainsi que le repositionnement du pont arrière, lui permettent d'atteindre une vitesse de pointe de 240 km/h en transportant plus confortablement que sa devancière 4 passagers. Avec son arrière entièrement redessiné et son becquet supérieur destiné à contrer la portance aérodynamique et à réduire la résistance à l'air, la nouvelle DB6 en impose, et saura séduire quelques 1 327 clients.

La voiture qui illustre ces pages est sortie d'usine en novembre 1967. Cette Mk1 est en configuration conduite à droite et boîte de vitesses automatique, bénéficie d'une carrosserie couleur blanc Platinum, avec une sellerie en cuir Connolly Dark Blue. Une combinaison très élégante pour une GT, qu'elle arbore encore aujourd'hui. La voiture est restée en Angleterre jusqu'au milieu des années 2010, période à laquelle elle fut importée par son propriétaire, le plus francophile des journalistes de télévision britanniques, Philip Turle, lors de son installation en France. Le dossier qui accompagne la voiture comporte plus de 70 000 £ de factures de suivi, d'entretien et de restaurations diverses étalées sur une dizaine d'années.

The Aston Martin DB6 marks the end of an era, where style combined different characters, racy, elegant and sporty. It is also one of the very last models equipped with the legendary 6-cylinder in-line DOHC, since the DBS will "popularize" the V8. The improved aerodynamics, the lengthening of the wheelbase and chassis, as well as the repositioning of the rear axle, allow it to reach a top speed of 240 km/h while transporting 4 passengers more comfortably than its predecessor. With its completely redesigned rear and its upper spoiler designed to counter aerodynamic lift and reduce air resistance, the new DB6 is imposing, and will seduce some 1,327 customers.

The car that illustrates these pages left the factory in November 1967. This Mk1 was in right-hand drive configuration and automatic gearbox, benefits from a Platinum white body, with Connolly Dark Blue leather upholstery. A very elegant combination for a GT, which it still sports today. The car remained in England until the mid-2010s, when it was imported by its owner, the most Francophile of British television journalists, Philip Turle, when he settled in France. The file that accompanies the car contains more than £70,000 of invoices for follow-up, maintenance and various restorations spread over a decade.

La voiture se présente à nous dans un très bel état de fonctionnement, encore accompagnée d'une copie du registre usine, de son certificat de garantie usine, de son instruction book et de son carnet d'entretien, tamponné jusqu'en 1973, alors qu'elle totalisait un peu plus de 33 000 miles au compteur. Des éléments qui semblent également indiquer que la voiture eut 4 propriétaires jusqu'à ce jour, en incluant l'actuel, grand collectionneur de la production de Newport Pagnell.

Peut-être la plus accessible des Aston Martin dans la lignée des DB, la DB6 est un jalon essentiel dans l'histoire la marque, symbolisant le passage de la tradition à la modernité. Cet exemplaire, dans un très bon état de fonctionnement, et dans une configuration de couleurs attrayante, saura séduire l'amateur du genre.

The car is presented to us in very good working order, still accompanied by a copy of the factory register, its factory warranty certificate, its instruction book and its service book, stamped up to 1973, when it had just over 33,000 miles on the odometer. Elements that also seem to indicate that the car had 4 owners to date, including the current one, a great collector of the Newport Pagnell production.

Perhaps the most accessible of the Aston Martins in the DB lineage, with the DB2/4, the DB6 is an essential milestone in the history of the brand, symbolizing the transition from tradition to modernity. This example, in very good working order, and in an attractive color configuration, will seduce the enthusiast of the genre.



41

Aston Martin V12 Speedster – 2020

Châssis n° SCFWMLAV2MGS90072

Carte grise française

French registration title

800 000 – 1 200 000 €

« L'Aston Martin des temps modernes la plus exclusive ! »
“The most exclusive Aston Martin of modern times!”



La firme Aston Martin compte dans ses quelque 111 années d'existence certaines des autos – et des aventures – les plus importantes de toute l'histoire de l'automobile. Il est évident qu'une victoire dans l'épreuve de sport mécanique ultime, les 24 Heures du Mans, fait partie des chapitres les plus importants de cette grande aventure. C'est donc en 1956 que la firme de Newport Pagnell débute la conception de la DBR1, sous l'impulsion du changement de réglementations des courses de voitures de sport, où les participants n'étaient plus obligés d'utiliser des voitures homologuées pour la route. La DB3S est donc reléguée, et la nouvelle née sera baptisée DBR1. Il faudra trois années de développement pour que cette somptueuse barquette atteigne le sommet du podium des événements les plus importants : Nürburgring, Tourist Trophy, et surtout les 24 Heures du Mans, avec au volant un certain Carroll Shelby...

Aston Martin's 111-year history includes some of the most important cars - and adventures - in motoring history. Clearly, victory in the ultimate motorsport event, the 24 Hours of Le Mans, is one of the most important chapters of this great adventure. So it was in 1956 that the Newport Pagnell firm began designing the DBR1, spurred on by the change in sports car racing regulations, under which participants were no longer obliged to use road-legal cars. The DB3S was therefore relegated to the sidelines, and the newborn car was christened DBR1. It took three years of development before this sumptuous sports car reached the top of the podium at the most important events: Nürburgring, Tourist Trophy, and above all the 24 Hours of Le Mans, with a certain Carroll Shelby behind the wheel...





Retour au XXI^e siècle : le marché des voitures de collection explose, et la mode du backdating grandit. Cette demande s'associe également au besoin d'aller toujours plus loin, de produire des autos de plus en plus puissantes, de plus en plus extrêmes, et au même titre de plus en plus rares... Le Mondial de l'Auto 2018 voit à ce titre apparaître sur le stand Ferrari un Objet Roulant Non Identifié : la belle se prénomme Monza SP1 et SP2, et rend hommage aux barquettes Monza que la maison au Cheval Cabré utilisait dans les années 1950 pour conquérir le monde du sport automobile. Le succès est au rendez-vous, sans surprise, compte tenu de la facilité pour Ferrari de vendre ses autos exclusives, et les quelque 499 exemplaires seront vendus en quelques heures... Un an plus tard, c'est McLaren qui sortira sa version, avec l'Elva, une barquette de 815 ch qui reprend les traits de la McLaren-Elva M1A, responsable des premiers succès de la marque de Ron Dennis dans les années 1960. Là aussi, les 149 exemplaires trouveront vite preneur... L'histoire de ce nouveau segment oublie bien souvent le fait que c'est bien Aston Martin qui, en 2013, instigie ce nouveau

courant avec un concept-car au design stupéfiant, nommé CC100 Speedster, spécialement pensé pour les 100 ans de la marque. Face au succès de ce dessin, Aston Martin décidera finalement de vendre les deux exemplaires produits, dont un seul sera immatriculé. Le projet n'est pas endormi, et c'est le département Q qui s'occupera de rendre l'exploit possible : l'architecture de l'ensemble était finalement déjà presque prête, et après quelques modifications, et la greffe du V12 5,2 l biturbo de 700 ch, la V12 Speedster est présentée au grand public. Élément primordial face à ses concurrentes SP1, SP2 et Elva, notre belle anglaise ne sera produite qu'à 88 exemplaires !

Le département Q a fait des merveilles sur le point mécanique, mais c'est véritablement la ligne qui impressionne sur cette auto... Une myriade de détails sont uniques, comme la séparation entre les deux passagers, ou encore les deux bulles à l'arrière des appuie-têtes destinés à stocker les casques ! Notre exemplaire est commandé directement auprès d'Aston Martin Bordeaux

Back in the 21st century: the classic car market is exploding, and the backdating trend is growing. This demand is also combined with the need to go ever further, to produce cars that are ever more powerful, ever more extreme, and ever rarer... The 2018 Paris Motor Show saw the appearance on the Ferrari stand of an Unidentified Rolling Object: the beauty is called Monza SP1 and SP2, and pays homage to the Monza barquettes that the Prancing Horse company used in the 1950s to conquer the world of motorsport. Unsurprisingly, given how easy it is for Ferrari to sell its exclusive cars, the 499 examples sold out in a matter of hours... A year later, McLaren brought out its own version, the Elva, an 815bhp sports car based on the McLaren-Elva M1A, which was responsible for the first successes of Ron Dennis's company in the 1960s. Here too, the 149 cars were quickly snapped up... The story of this new segment often overlooks the fact that it was Aston Martin who, in 2013, instigated this new trend with a stunningly designed concept car called the CC100 Speedster,

specially conceived for the brand's 100th anniversary. Given the success of this design, Aston Martin eventually decided to sell the two examples produced, only one of which would be registered. The project had not been shelved, and it was the Q department that was to make the exploit possible: the overall architecture was almost ready, and after a few modifications and the addition of the 5.2-litre twin-turbocharged 700 hp V12, the V12 Speedster was presented to the general public. A key element in the competition with the SP1, SP2 and Elva, only 88 examples of the beautiful British car were produced!

The Q department has done wonders on the mechanical side, but it is really the design that impresses on this car... A myriad of details are unique, such as the separation between the two passengers, or the two bubbles at the rear of the headrests designed to store helmets! Our example was ordered directly from Aston Martin Bordeaux by the current owner, a major collector of the Newport Pagnell firm. When it came to choosing







par le propriétaire actuel, important collectionneur de la firme de Newport Pagnell. Au moment du choix de la configuration, Aston Martin lui propose d'opter une série (encore plus) spéciale, prenant racine dans deux éléments : le premier est l'inspiration du fameux avion de combat F/A-18 Hornet pour le dessin de la Speedster, et le second est un important client américain, fan de l'univers de Top Gun, ayant souhaité faire construire l'un des exemplaires dans une livrée rappelant cet univers. Nait ainsi l'édition Maverick, produite à une poignée d'exemplaires, avec une teinte spéciale de Skyfall Silver, des détails peints (nom du Capitaine Maverick, petits avions de combat etc...), ainsi que de casques peints pour l'occasion. Notre exemplaire, numéroté 59 sur 88, est sans surprise dans un état absolument neuf, et ne comptabilise qu'un peu plus de 200 km au compteur...

Amateurs d'objets uniques, collectionneurs de la plus belle marque anglaise, voici l'une des rares opportunités que vous rencontrerez d'ajouter à votre collection une véritable pièce de musée, dans un état absolument neuf. Enfin, amateurs de sensations fortes, cette barquette de 700 ch et 700 Nm de couple vous propulsera à plus de 300 km/h cheveux... très... au vent !

the configuration, Aston Martin suggested that he opt for an (even more) special series, rooted in two factors: the first was the inspiration for the Speedster's design from the famous F/A-18 Hornet fighter plane, and the second was a major American customer, a fan of the Top Gun universe, who wanted to have one of the examples built in a livery reminiscent of that universe. The result was the Maverick edition, produced in a handful of examples, with a special tint of Skyfall Silver, stick-on details (Captain Maverick's name, small fighter planes, etc.) and helmets painted for the occasion. Our example, numbered 59 out of 88, is unsurprisingly in absolutely mint condition, with just over 200 km on the clock...

This is one of the rare opportunities you'll have to add a genuine museum piece to your collection, in absolutely mint condition. And if you're a thrill-seeker, this 700 hp, 700Nm-torque racer will propel you to speeds of over 300kph with your hair very much in the wind!



42

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 €

« 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.

43

Mercedes-Benz 280 GE LWB (W460) – 1985

Châssis n° WDB46023317039021
Carte grise française de collection

French historic registration title

25 000 – 35 000€

« La meilleure combinaison de couleur pour cet authentique deuxième main ! »

“The best colour combination for this authentic second hand!”



Très désirable exemplaire de l'iconique Mercedes Classe G (pour Geländewagen, tout-terrain en allemand), ici dans une version de première génération (W460) ; modèle très recherché, notamment en version 6-cylindres essence et en châssis long.

Ce 280 GE fut vendu neuf au Costa Rica, où l'actuel propriétaire, français, l'a acquis, il y a plus de 10 ans, en première main ; il l'a importé à son retour en Métropole il y a quatre ans, et l'a à ce moment fait immatriculer en collection.

Le véhicule présente un très bel état d'origine (peinture d'origine, intérieur repris notamment au niveau des assises, châssis et soubassements très sains), en plus d'une configuration très désirable : châssis long, 7-places, moteur 6-cylindres essence double arbre à cames en tête de 170 ch, carrosserie couleur

Vert Agave avec intérieur en simili cuir marron clair en MB-TEX, climatisation (fonctionnelle), jantes aluminium (option d'origine) et élargisseurs, etc.

Ce Mercedes a bénéficié depuis 10 ans d'un entretien et d'un suivi très méticuleux, avec réfection intégral du moteur et de l'injection, changement de la boîte de transfert, des ressorts, etc. Merci de noter que les blocages de différentiels avant et arrière (options d'époque) ne sont pas fonctionnels.

Occasion rare de posséder un iconique et increvable G-Wagen dans sa version la plus recherchée et dans sa configuration la plus élégante, dans un état d'origine rare avec un historique connu depuis l'origine : amateurs d'aventure, de grands espaces, de Paris-Dakar d'antan, il est temps de lever la main !



A highly desirable example of the iconic Mercedes G-Class (for Geländewagen, German for off-roader), here in a first-generation version (W460); a much sought-after model, particularly in the 6-cylinder petrol version and in the long wheel base chassis.

This 280 GE was sold new in Costa Rica, where the current owner, a Frenchman, bought it first-hand more than 10 years ago; he imported it on his return to mainland France four years ago, at which point he registered it as a collector's item.

The vehicle is in very good original condition (original paintwork, interior refurbished, particularly the seats, very sound chassis and underpinnings), as well as having a highly desirable configuration: long wheel base chassis, 7-seater, 170 hp DOHC 6-cylinder petrol engine, Agave Green bodywork with light brown MB-Tex

leatherette interior, air conditioning (functional), aluminium wheels (original option) and wideners, etc.

This Mercedes has been meticulously maintained and serviced over the last 10 years, with a complete overhaul of the engine and fuel injection, new transfer case, springs, etc. Please note that the front and rear differential locks (period options) are not functional.

A rare opportunity to own an iconic and enduring G-Wagen in its most sought-after version and most elegant configuration, in rare original condition with a history known from the beginning: lovers of adventure, wide open spaces and the Paris-Dakar of yesteryear, it's time to bid!

Land Rover Defender Eden Park Edition – 2012

Châssis n° SALLDWLP8C418739
Carte grise française

French registration title

50 000 – 65 000 €

« L'un des 4x4 les plus mythiques, dans une série – ultra – limitée ! »
“One of the most legendary 4x4s, in an ultra-limited edition!”



Le Defender est presque une marque à part dans l'histoire de Land Rover ! Lancé en 1983 pour succéder aux incontournables Series, il sera produit sous différentes versions (générations, motorisations longueurs de châssis et carrosseries) jusqu'en 2016, suivi par une petite et réelle dernière série en 2018 uniquement en V8 essence.

Le Defender, et l'image qui y est associée, est un monument dans le monde des purs 4x4 depuis plus de sept décennies.

L'exemplaire que nous vous présentons est une série spéciale Eden Park produite à seulement 50 exemplaires en cabriolet, ici en version TD4 122 ch, reconnaissable à sa bosse sur le capot. Ce rarissime Defender, dans cette teinte Santoni Black, bénéficie d'équipements spécifiques et exclusifs.

Il s'agit en plus d'une authentique deuxième main, totalisant seulement 26 500 km, dans un état exceptionnel ; une occasion rare d'acquiescer un mythe désormais plus fabriqué...



The Defender is almost a brand apart in the history of Land Rover! Launched in 1983 as the successor to the iconic Series, it was produced in a variety of versions (generations, engines, chassis lengths and body styles) until 2016, followed by a small, final series in 2018 with a V8 petrol engine only.

The Defender, and the image associated with it, has been a monument in the world of pure 4x4s for more than seven decades.

The example we are presenting to you is a special Eden Park series produced in a limited edition of just 50 convertibles, here in the 122 hp TD4 version, recognisable by the hump on the bonnet.

This extremely rare Defender, in this Santoni Black colour, benefits from specific and exclusive equipment.

What's more, it's a genuine second-hand model, with just 26,500 km on the odometer and in exceptional condition; a rare opportunity to acquire a myth that's no longer being manufactured...

45

Poncin VP 2000 – 1982

Châssis n° 157
Véhicule vendu sans titre de circulation

Sold without registration title

10 000 – 15 000 €

« Sans aucun doute l'un des plus beaux exemplaires disponibles sur le marché »

“Without a doubt one of the finest examples available on the market”



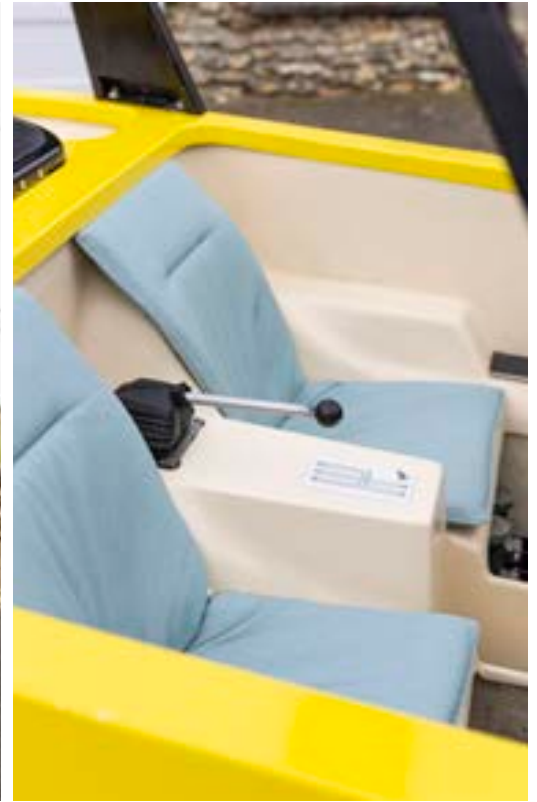
En 1981, Gilles Poncin, de la société Ardennes Equipement, présente un véhicule 6-roues motrices amphibie animé par un moteur de Citroën 2 CV, nommé VP 2000 ; destiné à une clientèle souhaitant passer véritablement sur tous les terrains (pompiers, secouristes, pisteurs de montagne...), ce pari fou n'aura finalement pas le succès escompté, et le concept ne survivra que jusqu'en 1991.

Notre exemplaire fait partie des plus aboutis, avec notamment deux ventilations de refroidissement moteur, et des pignons de boîte de vitesses modifiés pour plus de couple, le tout monté à la sortie d'usine.

Restauré au niveau de la coque et du châssis en 2023 par le spécialiste du modèle D. Bartholet, notre VP 2000 fait sans aucun doute partie des derniers exemplaires en bon état général ! Plus récemment, le propriétaire actuel a retravaillé le moteur et le système électrique.

Son état de fonctionnement est bon, et fiabilisé lors de la restauration avec notamment l'ajout d'un allumage électronique.

Voici un engin qui conviendra à tous les passionnés souhaitant ajouter à leur collection un outil unique et aussi à l'aise sur chemin privé que sur l'eau !



In 1981, Gilles Poncin of Ardennes Equipement presented the VP 2000, a 6-wheel drive amphibious vehicle powered by a Citroën 2 CV engine. Aimed at a clientele that wanted to be able to drive on all types of terrain (firefighters, first-aiders, mountain trackers, etc.), this crazy gamble was not as successful as expected, and the concept only survived until 1991.

Our example is one of the most accomplished, with two engine cooling fans and modified gearbox gears for more torque, all fitted straight from the factory.

Restored by model specialist D. Bartholet to body and chassis in 2023, our VP 2000 is undoubtedly one of the last examples in good general condition! More recently, the current owner has reworked the engine and electrical system.

It's in good working order, and was made more reliable during the restoration with the addition of an electronic ignition.

This is a machine that will appeal to all enthusiasts looking to add a unique tool to their collection, one that's just as capable on private roads as it is on the water!

46

Ferves Ranger 4X4 – 1965

Châssis n° 0760
Carte grise française de collection
Véhicule vendu sans contrôle technique

French historic registration title
Sold without contrôle technique

30 000 – 50 000 €

« Le premier Ferrari tout-terrain ? »

“The first off-road Ferrari?”



«FERrari VEicoli Speciali», en quelque sorte le premier 4x4 portant le nom de Ferrari (Carlo, aucun lien !)... Oui, vous avez bien lu, le véhicule qui illustre ces pages est bien un Ferves, une automobile créée par Carlo Ferrari, un Italien ayant décidé de modifier les Fiat 500 en véhicule adapté aux terrains les plus délicats.

Présenté au Salon de Turin 1966, la Ranger 4x4 n'aura finalement pas un succès retentissant, et aujourd'hui, seul une cinquantaine d'exemplaires sont recensés.

Tout-terrain rare sur le marché, idéal pour toutes les tâches : à l'aise en centre-ville, dans les Alpes, au bord de mer, ou en forêt !

Aujourd'hui, son état cosmétique est impeccable, grâce à une restauration assez récente : sa sellerie et sa capote sont en skaï, et sa peinture (de bonne qualité) est très bien conservée. Sa mécanique, elle aussi en bel état, est dérivée de la Fiat 500 : facile d'utilisation et d'entretien !

Alternative chic et exclusive aux éternelles Land Rover ou Citroën Mehari...



FERRari VEicoli Speciali', the first 4x4 to bear the Ferrari name (Carlo, no relation!)... Yes, you read that right, the vehicle illustrating these pages is a Ferves, a car created by Carlo Ferrari, an Italian who decided to modify the Fiat 500 into a vehicle suited to the most difficult terrain.

Presented at the 1966 Turin Motor Show, the Ranger 4x4 was not a resounding success, and today only around fifty examples are known to exist.

A rare off-roader on the market, ideal for all tasks: at ease in town centres, in the Alps, by the seaside or in the forest!

Today, its cosmetic condition is impeccable, thanks to a fairly recent restoration: the upholstery and soft top are in skai, and the paintwork (good quality) is very well preserved. The powertrain, also in fine condition, is derived from the Fiat 500: easy to use and maintain!

A chic, exclusive alternative to the eternal Land Rover or Citroën Mehari...

47

Lancia Delta HF Integrale 16 v – 1989

Châssis n° ZLA831AB000498257
Titre de circulation monégasque

Monegasque registration title

25 000 – 35 000€

« Performances et efficacité hors du commun »
“Outstanding performance and efficiency”



Dévoilée en 1979, la Lancia Delta est une berline compacte dont la ligne est signée Giugiaro. Son succès est immédiat tant auprès du public que sur les spéciales de rallye.

Disponible dès 1989, la Delta HF Integrale 16V est dotée du 4 cylindres 2 l turbo développant 200 ch. Produite à 12 860 exemplaires de 1989 à 1991, elle décrochera le titre mondial trois années de suite (1989, 90 et 91).

De couleur Rosso Monza, cette Delta se présente dans un bon état général et sa caisse apparaît plutôt saine. La carrosserie a bénéficié d'une peinture complète en 2013 et l'alcantara des sièges avant a été remplacé.

L'embrayage a été remplacé en 2018 et une ligne d'échappement en inox installée en 2015. Le spécialiste Storic Italia est intervenu en 2014 sur la voiture afin de remplacer la courroie de distribution et les demi-coussinets de bielles. L'usure des arbres à cames et les jeux des soupapes ont également été contrôlés à cette occasion.

Notre exemplaire a été immatriculé le 9 septembre 1989, certainement dans les Alpes-Maritimes. Affichant seulement 116 000 km, son actuel propriétaire n'a parcouru que 2 000 km depuis son achat en 2019.



Unveiled in 1979, the Lancia Delta was a compact saloon designed by Giugiaro. It was an immediate success with the public and on rally stages.

Available from 1989, the Delta HF Integrale 16V was powered by a 2.0-litre 4-cylinder turbo engine developing 200 bhp. Between 1989 and 1991, 12,860 units were produced, and the car won the world title three years in a row (1989, 90 and 91).

In its Rosso Monza livery, this Delta is in good overall condition, with a fairly sound body. The bodywork was given a complete overhaul in 2013 and the alcantara on the front seats was replaced.

The clutch was replaced in 2018 and a stainless steel exhaust system was installed in 2015. Specialist Storic Italia worked on the car in 2014 to replace the timing belt and connecting rod bearing halves. Camshaft wear and valve clearances were also checked.

Our car was registered on 9 September 1989, probably in the Alpes-Maritimes region of France. With only 116,000 km, its current owner has covered just 2,000 km since its purchase in 2019.

48

Audi Coupé Quattro « 85WR2 » – 1982

Collection de Monsieur A

Châssis n° WAUZZZ85ZCA900469
Carte grise française

French registration title

55 000 – 75 000€

« Une Quattro parisienne sauvée et préparée pour le Tour de Corse !. »

“A Parisian Quattro rescued and prepared for the Tour de Corse !”



Le Salon de Genève 1980 est animé par la présentation d'une auto qui deviendra mythique dans l'histoire de l'automobile, et qui introduira pour la première fois une technologie qui équipera bientôt la plupart des autos : la transmission intégrale. Cette auto, nommée Quattro, est présentée par Audi comme modèle d'homologation de la bête qui sortira bientôt des ateliers et remportera le Championnat du Monde des Rallyes 1982 (constructeur), 1983 (pilote), et 1984 (constructeur et pilote). La version de série rencontrera un franc succès et sa production ne cessera qu'en 1991 après quelque 11 500 unités fabriquées. L'histoire de notre auto débute dans un endroit étranger à la vie que la firme aux anneaux lui avait prédestinée... J'ai nommé : les rues parisiennes ! Livrée neuve par le garage Volkswagen Fair

Play du 17^e arrondissement de Paris, la belle arborera fièrement son immatriculation 537 EXW 75 pendant près de 65 000 km avant d'investir le box de parking de son propriétaire, qu'elle ne quittera pas avant novembre 2018. En effet, ce n'est autre que l'un de nos spécialistes qui redécouvre cette auto sous un épais manteau de poussière : la voiture est alors dans un très bel état, protégée des intempéries et des affres de son lieu de vie depuis plus de 20 ans.

C'est lors de notre vente d'automne 2018 que Monsieur A. se porte acquéreur de cette voiture, qui était alors vendue en tant que projet de remise en route pour les amateurs d'autos en état d'origine. Une fois les travaux effectués, et quelques kilomètres parcourus au volant, notre collectionneur décide



The 1980 Geneva Motor Show was marked by the presentation of a car that would become legendary in the history of motoring, and which introduced for the first time a technology that would soon equip most cars: all-wheel drive. This car, called Quattro, was presented by Audi as the homologation model for the beast that would soon emerge from the workshops and win the 1982 (manufacturer), 1983 (driver) and 1984 (manufacturer and driver) World Rally Championships. The production version was a great success, and production did not cease until 1991, after some 11,500 units had been built.

The story of our car begins in a place far removed from the life that the firm of the rings had destined for it - the streets of Paris! Delivered new by the Volkswagen Fair Play garage in the

17th arrondissement of Paris, the beautiful car will proudly display its 537 EXW 75 registration for almost 65,000 km before moving into its owner's parking space, which it won't leave until November 2018. In fact, it was none other than one of our specialists who rediscovered this car under a thick curtain of dust: the car is now in beautiful condition, protected from the elements and from the ravages of its surroundings for more than 20 years.

It was at our 2018 Autumn Sale that Mr A bought this car, which was then being sold as a recommissioning project for original condition car enthusiasts. Once the work had been done, and a few kilometres had been covered at the wheel, our collector decided to give the car a second life in better correlation with the ethos of the Quattro name: between 2020 and 2021,



d'offrir à la voiture une seconde vie en meilleure corrélation avec l'éthique du nom Quattro : entre 2020 et 2021, près de 20 000 € seront investis pour ramener cet exemplaire à une spécification (mécanique, pas cosmétique) aussi proche que possible de la Gr.4. Les ateliers spécialisés d'Historic Car Concept se chargeront donc de déposer le moteur, de le faire passer en Phase 1 (230 ch), de modifier la distribution pour une spécification Gr.4, de modifier la ventilation et de changer les freins pour des AP Racing...

Aujourd'hui, la voiture est en très bel état général : la peinture, toujours d'origine, est très belle, comme la sellerie qui a bien profité des soins de Mr. A. Niveau mécanique, la voiture fonctionne merveilleusement bien, et la préparation sait rester discrète malgré un échappement Miltek offrant une sonorité plus sportive... En 2020 et 2021, Mr. A prendra le départ du Tour de Corse historique, qu'il finira bien évidemment avec brio à deux reprises !

Passionnés de l'épopée Gr. B et des années 1980, voici une belle auto à ajouter à votre garage, pour des balades dominicales sportives, ou pour reprendre le départ des plus belles épreuves du calendrier sportif !

almost €20,000 will be invested in bringing this example up to a specification (mechanical, not cosmetic) as close as possible to Gr.4. Historic Car Concept's specialist workshops will therefore be responsible for removing the engine, upgrading it to Phase 1 (rated at 230 bhp), modifying the timing for a Gr.4 specification, modifying the ventilation and changing the brakes for AP Racing...

Today, the car is in very good general condition: the paintwork, still original, is very nice, as is the upholstery, which has benefited from Mr A's care. Mechanically, the car works wonderfully well, and the preparation remains discreet despite a Miltek exhaust system offering a sportier sound... In 2020 and 2021, Mr A will be taking part in the historic Tour de Corse, which he will of course finish with flying colours on both occasions!

If you're a fan of the Group B era, and of the golden period for motoring that was the 1980s, this is a great item to add to your garage, whether you're going for a Sunday drive, or taking part in some of the best races on the sporting calendar!



49

Autobianchi A 112 Abarth – 1984

Collection de Monsieur A

Châssis n° ZAA112B0001428794
Carte grise française de collection

French historic registration title

14 000 – 18 000 €

« Une superbe citadine sportive signée du génie Carlo Abarth ! »
“A superb sporty city car signed by the genius Carlo Abarth!”



L'un des succès de la deuxième moitié des années 1950 en Italie s'appelle la Fiat 500, petite citadine imprégnée de Dolce Vita. La mode des autos de ville est en pleine expansion, quand en 1969, Autobianchi présente son premier modèle de grande production, l'A112, destinée à concurrencer l'Austin Mini Cooper en Italie.

Le responsable de la branche compétition de Fiat, Carlo Abarth, voit dès la sortie de cette citadine les potentielles améliorations...

Le Salon de Turin 1971 sera donc le théâtre de la présentation de la version sportive : l'A112 Abarth. La petite citadine voit sa puissance passer de 44 à 58 ch, grâce à une optimisation du moteur d'origine. Quelques années plus tard, le moteur sera revu une nouvelle fois, et sa puissance passera à 70 ch !

Notre exemplaire est acheté lors de notre Vente d'Automne 2020 par Mr. A., qui a depuis parcouru près de 3 000 km à son volant. Avant son achat, cette A112 était la propriété d'un collectionneur bruxellois ayant jeté son dévolu sur cette auto en raison de ses capacités urbaines, et de sa boîte de vitesses à 5-rapports (propre au Séries V et VI).

Aujourd'hui, la voiture est en bel état général, sa peinture (refaite récemment) est de bonne qualité, comme sa sellerie qui ne présente que quelques défauts dus à l'âge. Son fonctionnement est, lui aussi, optimal, et sa conduite offre de superbes sensations ! Son frein à main, défectueux au passage du contrôle technique, sera revu avant la vente.

Alternative très intéressante aux Mini Cooper !



One of the success stories of the second half of the '50s in Italy was the Fiat 500, a small city car steeped in Dolce Vita. The city car craze was in full swing when, in 1969, Autobianchi presented its first mass-production model, the A112, designed to compete with the Austin Mini Cooper in Italy.

Carlo Abarth, head of Fiat's competition division, saw the potential for improvement in this city car as soon as it came out... The 1971 Turin Motor Show saw the presentation of the sports version: the A112 Abarth. The power of the little city car was increased from 44 to 58 hp by optimising the original engine. A few years later, the engine was reworked once again, and its power was increased to 70 hp!

Our example was purchased at our 2020 Autumn Sale by Mr A., who has since driven it for almost 3,000 km. Prior to its purchase, this A112 was owned by a Brussels collector who had set his sights on this car because of its urban capabilities and its 5-speed gearbox (specific to Series V and VI).

Today, the car is in good general condition, its paintwork (redone many years ago) is of fairly good quality, as is the upholstery, which has only a few age-related defects. It also runs perfectly, and feels great to drive! Its handbrake, which was faulty at the MOT, will be serviced before sale.

A very interesting alternative to the Mini Cooper!

50

Morris Mini Cooper S « 1071 » – 1969

Collection de Monsieur A

Châssis n° 1337492
Carte grise française

French registration title

30 000 – 40 000 €

« Une Mini à l'histoire unique, à découvrir absolument ! »
“A Mini with a unique history, a must-see!”



Véritable coup de génie, la Mini attire dès sa présentation l'attention des préparateurs... John Cooper en perçoit le potentiel et présente sa version dès 1961. En 1963, une nouvelle Mini Cooper dite «S » est produite et est équipée d'un moteur de 1 071 cm³ à course courte, un vilebrequin nitruré, un bloc renforcé et des freins plus grands. Ce sera la base des voitures qui remporteront le Rallye de Monte Carlo en 1964, 1965 et 1967 !

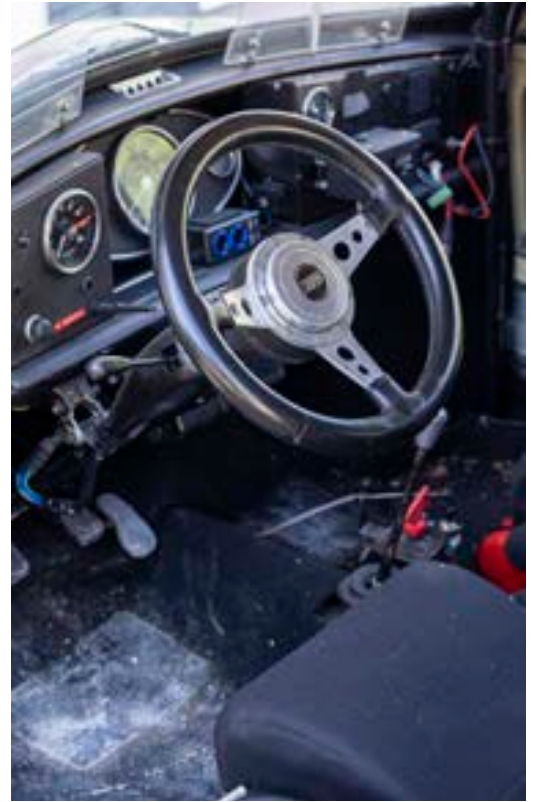
La Mini que nous présentons en ces pages fait sans nul doute partie des exemplaires les plus connus de la scène de la compétition historique : Monte Carlo Historique 2008 et 2012, Neige et Glace 2006 et 2007, Rallye de Paris 2005 ne sont que la partie immergée de l'iceberg que constitue son palmarès.

Dès 2002, la voiture est intégralement préparée par les établissements SFR, à Paris, en prenant comme base un bloc 1071 à l'histoire apparemment atypique : en effet, le bloc aurait été à l'origine monté dans la Mini de John Lennon. Suite à la

vente de la voiture, elle est rachetée par son propre fils, qui décide alors de changer son moteur pour un 1275 cm³ plus puissant. L'établissement ayant réalisé ces travaux a gardé le moteur d'origine, avant de le revendre aux établissements SFR pour cette auto.

Aujourd'hui, la voiture est toujours aussi belle, et sa préparation aussi développée. Au menu de ce savant mélange : culasse stage 4 Brian Slark, carburateurs Weber 45, pistons forgés, arbre à came 997 Cooper S, pompe à huile haut débit, pipe anti-déjaugage etc... Plus récemment, un important nombre de travaux a été effectué chez les spécialistes du Garage Perrin, en vue de participer aux éditions 2019, 2020 et 2022 du Rallye Neige et Glace (avec brio, multiples victoires d'étapes !).

Pilotes en herbe, ne vous y trompez pas, voici LA Mini à acheter pour vos prochaines aventures !



A true work of genius, the Mini attracted the attention of tuners as soon as it was presented. John Cooper saw its potential and presented his version as early as 1961. In 1963, a new Mini Cooper, known as the 'S', was produced, equipped with a 1,071cc short-stroke engine, a nitrided crankshaft, a reinforced block and larger brakes. It was the basis of the cars that won the Monte Carlo Rally in 1964, 1965 and 1967!

The Mini we present on these pages is undoubtedly one of the best-known examples on the historic competition scene: Monte Carlo Historique 2008 and 2012, Neige et Glace 2006 and 2007 and Rallye de Paris 2005 are just the tip of the iceberg of its record of achievements.

Since 2002, the car has been completely prepared by the SFR establishments in Paris, using as its base a 1071 block with an

apparently atypical history: the block was originally fitted in John Lennon's Mini. Following the sale of the car, it was bought by his own son, who decided to change its engine to a more powerful 1275cc. The company that carried out the work kept the original engine, before selling it to SFR for this car.

Today, the car is as beautiful as ever, and its preparation just as advanced. On the menu: stage 4 Brian Slark cylinder head, Weber 45 carburetors, forged pistons, 997 Cooper S camshaft, high-flow oil pump, anti-spill pipe, etc. More recently, a great deal of work has been carried out by the specialists of the Garage Perrin, with a view to taking part in the 2019, 2020 and 2022 editions of the Rallye Neige et Glace (with multiple stage wins!).

Aspiring drivers, make no mistake, this is THE Mini to buy for your next adventures!

51

Ferrari 308 GTB Carter Sec – 1980

Châssis n° 30731
Carte grise française

French registration title

75 000 – 95 000 €

« Origine française, carter sec, combinaison de couleur très élégante : le parfait mix ! »

“French origin, dry sump, elegant colour combination: the perfect mix!”

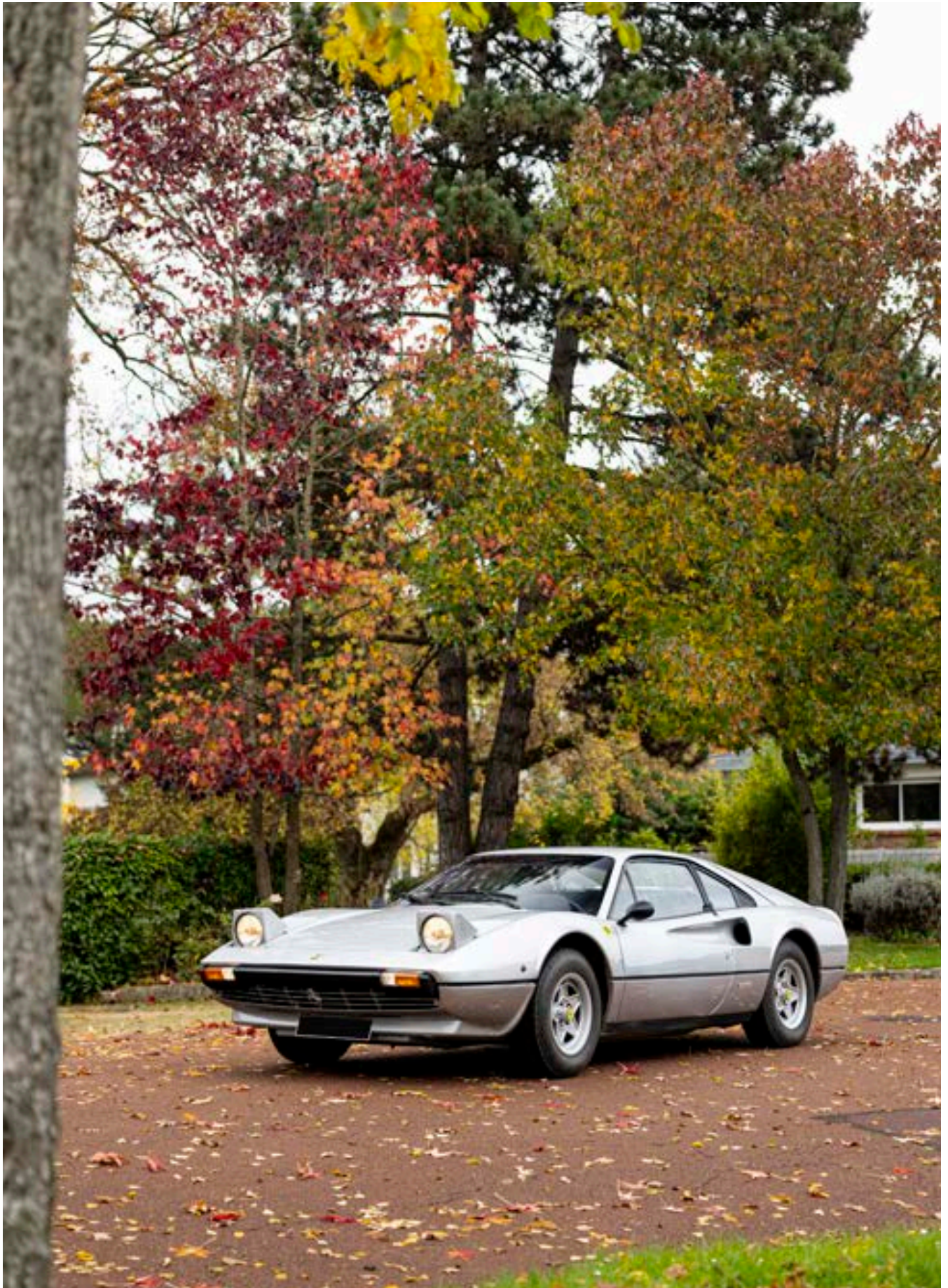


Après le succès des Dino 246 GT, Ferrari prend conscience de l'intérêt que représente la production d'une berlinette à moteur central arrière, et décide donc de continuer sur cette lancée. La présentation de la Dino 308 GT4 n'aura pas réellement le succès escompté, et il est donc présenté en parallèle la 308 GTB, modèle qui reprend l'idée initiale de la Dino, en greffant en lieu et place du V6 le V8 de 3 l de cylindrée introduit dans la GT4. Le succès est au rendez-vous, et les berlinettes en V8 atmosphérique en position centrale arrière resteront au catalogue jusqu'à la 458 Speciale, qui laissera place aux V8 turbocompressés.

Exemplaire livré neuf par les Etablissements Charles Pozzi à son premier propriétaire, un amateur de la région parisienne, qui ne se séparera pas de son auto avant 1989, au profit d'un collectionneur de la Vienne qui conservera cette 308 pendant

Following the success of the Dino 246 GT, Ferrari realised the benefits of producing a mid-engined saloon car, and decided to continue in the same vein. The presentation of the Dino 308 GT4 was not as successful as had been hoped, and so the 308 GTB was presented at the same time, a model that took up the initial idea of the Dino, replacing the V6 with the 3-litre V8 introduced in the GT4. It was a complete success, and the saloon cars with naturally-aspirated V8s in a central rear position remained in the catalogue until the 458 Speciale, which gave way to turbocharged V8s.

This example was delivered new by Charles Pozzi to its first owner, an enthusiast from the Paris region, who did not part with the car until 1989, when it was sold to a collector in the Vienne region







27 ans ! En 2017, un important collectionneur Auvergnat rachète la voiture, avant de la céder en 2019 au propriétaire actuel.

Une copie du carnet de garantie (original absent) montre en effet que cette auto a bien été livrée dans cette combinaison de gris argent métallisé sur cuir noir : là où la peinture a été reprise (travail de qualité, très bien conservé), l'intérieur semble pour sa part d'origine et est en très bel état de conservation. Récemment, le mécanisme de lève-vitre électrique côté conducteur a été restauré.

Depuis son achat en 2019, notre 308 n'a cessé d'être entretenue de manière régulière par les Etablissements Dino Sport : le résultat est au rendez-vous et aujourd'hui, la voiture est en très bon état de fonctionnement ! Le V8 de 3 l de cylindrée est rageur, et la boîte de vitesses dirigée par la mythique grille Ferrari offre des sensations sans égal !

Après une baisse de valeur significative dans les dernières années, les 308 redeviennent abordables, et les exemplaires aussi intéressants sont conservés par les collectionneurs. La 308 #30731 fait donc sans aucun doute partie des exemplaires les plus intéressants disponibles sur le marché, et son estimation est extrêmement attractive. Ferraristes, collectionneurs, ou simples amateurs, voici l'opportunité d'ajouter une pièce importante de la production du Cheval Cabré à votre garage !

who kept it for 27 years! In 2017, a major collector from Auvergne bought the car, before selling it to the current owner in 2019.

A copy of the warranty booklet (original missing) shows that this car was indeed delivered in this combination of silver-grey metallic on black leather: while the paintwork has been redone (a quality job, very well preserved), the interior appears to be original and in very good condition. The driver's side electric window regulator has recently been restored.

Purchased in 2019 by its current owner, our 308 has been regularly maintained by Dino Sport ever since: the results are clear to see, and the car is now in great working order! The 3-litre V8 is raging, and the mythical gearbox managed by the legendary Ferrari grid offers unrivalled sensations!

After a significant fall in value in recent years, 308s are becoming affordable again, and such interesting examples are being kept by collectors. 308 #30731 is undoubtedly one of the most interesting examples available on the market, and its estimate is extremely attractive. Whether you're a Ferrari enthusiast, a collector or just a general enthusiast, this is your chance to add an important piece of the Prancing Horse's production to your garage!



52

Ferrari 348 GTB – 1994

Châssis n° ZFFUA35B000097554
Carte grise française

French registration title

80 000 – 120 000 €

« Rare version GTB affichant moins de 30 000 km ! »
“Rare GTB version showing less than 30,000 km!”

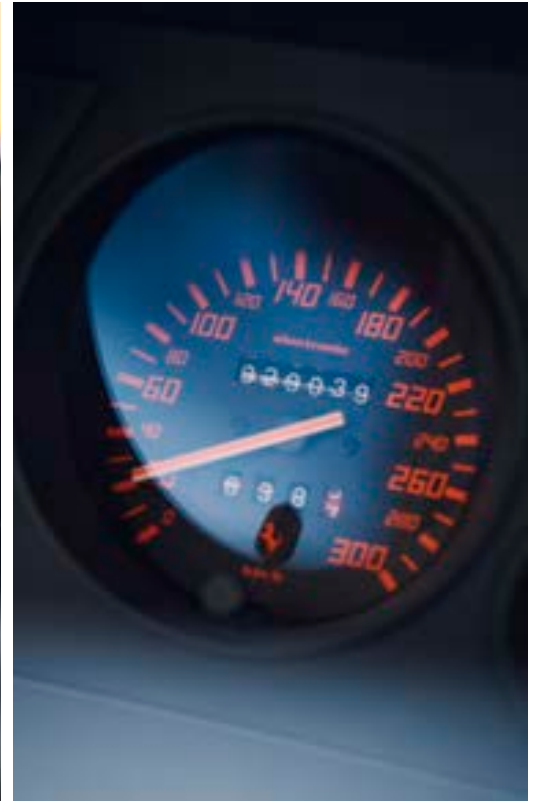


Remplaçante de la 328, la Ferrari 348 fut la première production de Maranello à la suite du décès du Commendatore en 1988 : présentée au salon de Francfort en 1989, elle perpétue la tradition des berlinettes 2-places à moteur V8 ; sa désignation provient de sa cylindrée, de 3.4 l, et de sa motorisation 8-cylindres, tandis que ses lignes acérées dessinées par Pininfarina s'inspirent de la Testarossa, mythe absolu des années 1980.

La 348 sera déclinée en trois versions: TB (berlinette), TS (targa) et Spider (cabriolet) avant de connaître en 1993 ses premières et ultimes modifications pour désormais porter les appellations GTB et GTS ; ces versions sont les plus abouties et donc les

plus désirées notamment grâce à la puissance du moteur V8 portée à 320 ch, à la modification des suspensions arrière ou au poids de la voiture allégé de 25 kg.

Visuellement elle se distingue par ses bas de caisse couleur carrosserie, son monogramme GTB et le cheval cabré chromé sur les grilles avant et arrière, alors qu'à l'intérieur, le volant et les panneaux de porte sont spécifiques et le pédalier se pare d'aluminium ; seulement 222 exemplaires de la GTB seront fabriqués, ce qui en fait assurément un modèle à collectionner sans tarder. >



Replacing the 328, the Ferrari 348 was Maranello's first production model following the death of the Commendatore in 1988. Presented at the Frankfurt Motor Show in 1989, it continued the tradition of V8-powered two-seater saloons; its name derives from its capacity of 3.4 litres and its 8-cylinder engine, while its sharp lines designed by Pininfarina were inspired by the Testarossa, the absolute myth of the 1980s.

The 348 was produced in three versions: TB (saloon), TS (targa) and Spider (cabriolet), before undergoing its first and final modifications in 1993, to be known as the GTB and GTS. These versions were the most accomplished and therefore the most

sought-after, thanks in particular to the power of the V8 engine, which was increased to 320 bhp, the modification of the rear suspension and the weight of the car, which was reduced by 25 kg.

The car's distinctive visual features included body-coloured rocker panels, the GTB monogram and the chrome prancing horse on the front and rear grilles, while the interior featured a special steering wheel and door panels and an aluminium pedal unit. Only 222 examples of the GTB were ever built, making it a collector's item.>



Notre exemplaire français a été vendu par le garage Pozzi à Levallois en 1996, il s'agirait d'une deuxième main d'après son rapport histovec : son actuel propriétaire en fait l'acquisition en 1999 auprès du concessionnaire Blacy automobiles, alors que son compteur affichait 15 700 km ; affichant aujourd'hui un peu plus de 29 000 km, cette 348 GTB se présente dans un très bel état de conservation. Sa carrosserie Giallo Ferrari est très bien préservée et son habitacle en cuir est tout juste patiné : seuls les plastiques de l'habitacle nécessiteraient un peu d'attention. De nombreux travaux ont été réalisés récemment dont le remplacement de la courroie de distribution, de la pompe à eau, de l'embrayage ou encore de la pompe à essence ; elle est accompagnée de son carnet d'entretien, de ses notices d'utilisation ainsi que de sa trousse à outils. Ce bel exemplaire à la configuration séduisante constitue une opportunité à ne pas rater !

Our French example was sold by the Pozzi garage in Levallois in 1996, and is believed to be second-hand according to its histovec report: its current owner acquired it in 1999 from the Blacy automobiles dealership, when its odometer read 15,700 km; now clocking up just over 29,000 km, this 348 GTB is in a very fine state of preservation. The Giallo Ferrari bodywork is very well preserved, and the leather interior has just acquired a slight patina, with only the plastics in the cabin needing a little attention.

A great deal of work has been carried out recently, including replacement of the timing belt, water pump, clutch and fuel pump. The car is accompanied by its service booklet, user manuals and tool kit. This handsome, attractively configured example is an opportunity not to be missed!



348 ZH 51

53

Ferrari BB 512i – 1983

Châssis n° 00046643
Carte grise française

French registration title

230 000 – 280 000 €

« Origine Pozzi, matching numbers et Classiche : que demander de plus pour une BB ? »

“Pozzi origin, matching numbers and Classiche: what more could you ask for in a BB?”

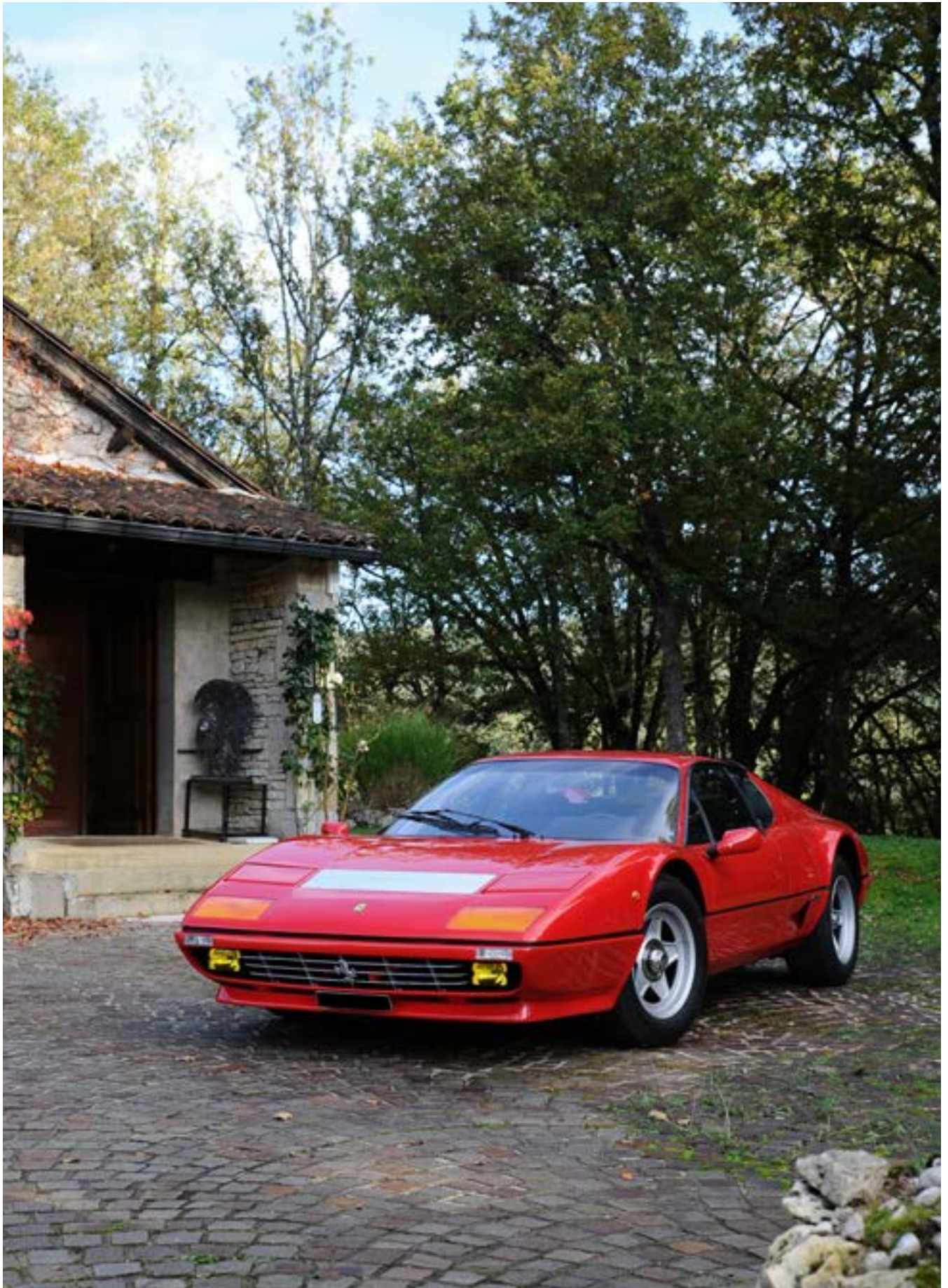


La BB 512 remplace la 365 GT4 BB en 1976. Légèrement modifiée à l'extérieur, elle évolue en profondeur à l'intérieur. Elle perd ses six feux et pots d'échappement au profit de quatre feux et quatre pots, comme sa petite sœur, la 308 GTB, tandis qu'un spoiler et des roues plus larges sont rajoutées, améliorant la stabilité à haute vitesse. Sa deuxième et dernière évolution arrive en 1981 et se prénomme BB 512i, pour Injection : technologie dont Ferrari a une grande expérience grâce au sport automobile.

La Ferrari BB 512 ici présentée fut commandée neuve via les Etablissements Charles Pozzi à Paris le 24 juin 1983, comme en atteste le carnet d'entretien d'origine. De couleur Rosso Corsa, l'intérieur est lui en cuir noir. Le moteur porte le numéro 0585 ce qui confirme qu'elle est matching numbers.

The BB 512 replaced the 365 GT4 BB in 1976. Slightly modified on the outside, it underwent major changes on the inside. It lost its six lights and mufflers in favour of four lights and four mufflers, like its little sister, the 308 GTB, while a spoiler and wider wheels were added to improve stability at high speeds. Its second and final evolution arrived in 1981 and was called BB 512i, for Injection: a technology in which Ferrari had a great deal of experience thanks to motorsport.

The Ferrari BB 512 shown here was ordered new from Etablissements Charles Pozzi in Paris on 24 June 1983, as attested by the original service booklet. Rosso Corsa in colour, the interior is in black leather. The engine bears the number 0585, confirming that it is a matching numbers car.







Les propriétaires successifs de la Ferrari qui l'utiliseront régulièrement, prendront soin de faire entretenir cette sublime BB de façon très consciencieuse, comme l'atteste un grand nombre de factures de chez Pozzi ou plus récemment dans les ateliers HMC de Jean-Luc Bois : ainsi une restauration intégrale du moteur par l'atelier Parisien, tout en conservant évidemment le plus possible de pièce d'origine, fut entreprise dernièrement.

Notre essai routier nous donnera entière satisfaction : la Ferrari est vive, accélère franchement dans une mélodie envoûtante de 12 cylindres parfaitement réglés et son châssis est en très bon état avec un freinage puissant sans faiblesse.

Cette BB a obtenu récemment son précieux certificat « Classiche » que la marque ne délivre qu'aux modèles scrupuleusement conforme à l'origine. Ce qui en fait une voiture très désirable sur le marché et qui comblera les exigences du collectionneur de la marque au cheval cabré.

Successive owners of the Ferrari, who used it regularly, took care to maintain this sublime BB in a very conscientious manner, as attested by a large number of invoices from Pozzi or, more recently, from Jean-Luc Bois' HMC workshops: a complete restoration of the engine by the Parisian workshop, while obviously retaining as many original parts as possible, was recently undertaken.

Our road test was entirely to our satisfaction: the Ferrari is lively, accelerating with a bewitching melody from its perfectly tuned 12-cylinder engine, and its chassis is in very good condition, with powerful braking and no weaknesses.

This BB recently obtained its precious 'Classiche' certificate, which the brand only issues to models that are scrupulously true to their original specifications. This makes it a highly desirable car on the market and one that will satisfy the requirements of collectors of the prancing horse marque.



LANCIA,
UN TEMPS D'AVANCE
*LANCIA,
A WORLD AHEAD*





1 884 km séparent Saint-Cloud de la ville de Stockholm en Suède. Ce trajet, celui qui prit le temps de réunir l'une des plus belles collections de Lancia dont nous vous présentons une partie aujourd'hui, ne s'est pas privé de les parcourir au volant de ses anciennes. Suédois d'origine et français d'adoption, son cœur était clairement en Italie quand il s'agissait d'automobile. Les quatre voitures que nous avons la chance de vous présenter ont toutes été achetées il y a de nombreuses années, puis furent restaurées avec soin, fiabilisées et éprouvées sur des dizaines de milliers de kilomètres, preuve que l'automobile ancienne est un art de vivre, une idylle faisant fi du temps qui passe. D'ailleurs, c'est avec la plus modeste, l'Appia Berlina Série 3, qu'il prenait le plus souvent la route, comme s'il voulait prolonger le temps...

Nous remercions sincèrement ses enfants de la confiance qu'ils nous accordent et vous invitons à présent à en prendre à votre tour le volant...

1,884 km from Saint-Cloud to Stockholm in Sweden. The man who took the time to build up one of the finest collections of Lancia in the world, some of which we're presenting to you today, didn't hesitate to cover this distance at the wheel of his classic cars. Swedish by origin and French by adoption, his heart was clearly in Italy when it came to cars. The four Lancia we are lucky enough to be able to present to you were all bought many years ago, then carefully restored, made reliable and put through their paces over tens of thousands of kilometres, proof that classic cars are an art of living, an idyll that defies the passage of time. In fact, it was with his most modest car, the Appia Berlina Série 3, that he most often took to the road, as if he wanted to prolong the moment...

We would like to sincerely thank his children for the trust they have placed in us, and invite you to get behind the wheel of one too...

54

Lancia Appia Berlina Série III – 1963

Châssis n° 102319
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique

French registration title
Sold without contrôle technique

6 000 – 9 000 €

« Toute la quintessence de la firme italienne dans
une berline qui fera date »

“All the finest Italian craftsmanship in an iconic saloon”



Innovante et élégante, la Lancia Appia connue trois carrosseries différentes de 1953 à 1963. Au Salon de Genève 1959, la troisième série se reconnaît à son inédite calandre rectangulaire, signe de reconnaissance des Lancia construites sous le règne du nouveau propriétaire de la firme, Carlo Pesanti.

La Série 3 offrait un compromis remarquable entre confort et performances grâce à un moteur plus puissant (48 ch) avec nouvelle culasse, commande électrique du démarreur, embrayage renforcé, roues de 14 pouces au lieu de 15, etc... faisant d'elle la plus rapide de sa catégorie avec 135 km/h. Elle innove grâce à son double circuit de freinage.

Grand succès commercial, notre exemplaire fut vendu neuf à Milan. C'est dans le Lot-et-Garonne que notre collectionneur s'en portera acquéreur à la fin des années 1990. Dans un bel état d'origine, elle fut cependant entièrement restaurée en prenant soin tout de même de préserver tout ce qui pouvait l'être.

La carrosserie, les suspensions et la mécanique ont été revues avec quelques modifications mineures pour assurer son parfait fonctionnement sur longues distances, comme l'installation d'un ventilateur électrique additionnel.

Accompagnée d'un important dossier de factures de restauration et d'entretien et de son manuel d'utilisation d'origine, elle nécessitera une révision (carburateur et système de freinage) pour assurer à son futur propriétaire un fonctionnement optimal.



Innovative and elegant, the Lancia Appia had three different body styles from 1953 to 1963. At the 1959 Geneva Motor Show, the third series could be recognised by its new rectangular grille, the hallmark of Lancia cars built under the reign of the firm's new owner, Carlo Pesanti.

The 3 Series offered a remarkable compromise between comfort and performance thanks to a more powerful 48 hp engine with a new cylinder head, electric starter control, reinforced clutch, 14 instead of 15 wheels, etc., making it the fastest car in its category at 135 km/h. It also broke new ground with its dual braking system.

A great commercial success, our example was sold new in Milan. It was in the Lot et Garonne when our collector acquired

it at the end of the 1990s. In beautiful original condition, it was completely restored, taking care to preserve everything that could be preserved.

The bodywork, suspension and powertrain were overhauled, with a few minor modifications to ensure perfect long-distance operation, such as the installation of an additional electric fan.

Accompanied by an extensive file of restoration and maintenance invoices and its original owner's manual, it will require an overhaul (carburettor and braking system) to ensure optimum performance for its future owner.

55

Lancia Aurelia B20S Série VI – 1957

Châssis n° B20S 1581
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique

French registration title
Sold without contrôle technique

80 000 – 120 000 €

« Véritable chef d'œuvre d'équilibre, la B20 fait honneur aux fondamentaux de la marque Lancia »

"A masterpiece of balance, the B20 is a tribute to the Lancia brand's fundamentals"



La Lancia B20 est certainement l'une des GT les plus sophistiquées de son temps. Atypique et élégante, elle cultive l'art des paradoxes avec des lignes plus sages que ses concurrentes tout en dissimulant un tempérament plus affirmé, étonnamment moderne par son comportement routier.

Acquise en 2000, elle nécessitait une restauration intégrale qui s'est étalée sur une période de trois ans. Depuis, près de 100 000 km ont été parcourus entre la France et la Suède ! Les travaux de restauration effectués comprenaient un travail important de tôlerie réalisé par la carrosserie Blaise Pascal à Vitry-sur-Seine. La mécanique et les trains roulants furent confiés

aux Etablissements Tecnica Auto à Paris et enfin la sellerie à LSP à Vitry-sur-Seine. Tous les travaux figurent dans un dossier important rassemblant factures de restauration et d'entretien et rapports d'expertises.

Le châssis numéro 1581 provient de la sixième et dernière série de production et bénéficie donc de toutes les améliorations du dernier modèle, notamment une boîte-pont à boîtier divisé plus robuste, une suspension arrière de Dion, un moteur V6 de 2,5 l développant 112 ch, les déflecteurs de portières, ainsi qu'une position d'assise plus agréable, une isolation améliorée dans l'habitacle et une instrumentation Jaeger. >



The Lancia B20 is certainly one of the most sophisticated GT cars of its time. Atypical and elegant, it cultivates the art of paradoxes with lines that are wiser than those of its competitors, while concealing a more assertive temperament, surprisingly modern in its road holding.

Acquired in 2000, it required a complete restoration over a period of three years. Since then, it has travelled almost 100,000 km between France and Sweden! The restoration work included extensive sheet metal work carried out by the Blaise Pascal body shop in Vitry sur Seine. The mechanics and running gear were entrusted to Tecnica Auto in Paris, and the upholstery to LSP

in Vitry sur Seine. All the work is recorded in a comprehensive file containing restoration and maintenance invoices and expert reports.

Chassis number 1581 comes from the sixth and final production series and therefore benefits from all the improvements of the latest model, including a more robust split-case transaxle, de Dion rear suspension, a 2.5-litre V6 engine developing 112 bhp, door deflectors, as well as a more comfortable seating position, improved passenger compartment isolation and Jaeger instrumentation. >



Toutes séries confondues, la B20 n'a été produite qu'à 3 871 exemplaires, certaines bénéficiant d'accessoires recherchés comme son volant ou la rare boîte de vitesses au plancher proposée par Nardi que l'on retrouve tous les deux sur notre exemplaire avec sellerie et moquettes bicolore propres aux derniers modèles.

Equipée d'un ventilateur de refroidissement électrique à « air poussé », d'une pompe à essence électrique, d'un échappement inox et d'un tripmaster Halda, notre exemplaire fut régulièrement entretenu jusqu'en 2022. Redémarrée le mois dernier par l'Atelier 46 à Courbevoie, une simple révision d'usage sera nécessaire pour permettre à ce bel exemplaire de reprendre la route sereinement.

Only 3,871 examples of the B20 were produced in all series, some of them with sought-after accessories such as the steering wheel or the rare floor-mounted gearbox designed by Nardi, both of which can be found on our example with the two-tone upholstery and carpets typical of the latest models.

Equipped with an electric 'push air' cooling fan, electric fuel pump, stainless steel exhaust and Halda trip master, our car was regularly serviced until 2022. Restarted last month by Atelier 46 in Courbevoie, a simple service will be needed to get this beautiful car back on the road with peace of mind.



56

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

35 000 – 45 000 €

« 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.

57

Lancia Appia Sport Zagato – 1961

Châssis n° 812051136
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique

French registration title
Sold without contrôle technique

60 000 – 90 000 €

« Une Lancia signée Zagato, aérodynamique, légère et performante, produite à moins de 200 exemplaires. »

“A Lancia by Zagato, aerodynamic, light and powerful, produced in less than 200 examples”



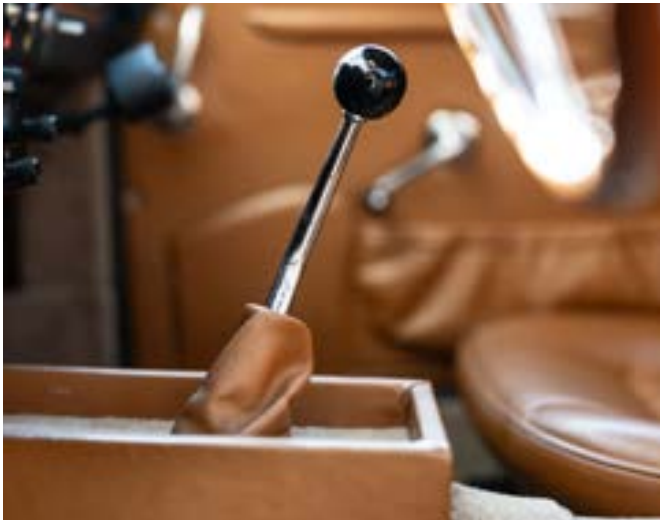
Les plus grands carrossiers comme Allemano, Viotti, Vignale, Pininfarina et bien sûr Zagato se sont penchés sur le châssis de la petite Lancia Appia, faisant d'elle l'un des plus grands succès du constructeur italien, tout en conservant une part d'exclusivité pour ces carrosseries spéciales toujours très appréciées des collectionneurs.

Le modèle que nous présentons est l'une des quelque 200 Appia GTE construites entre 1958 et 1962, propulsée par son moteur 4-cylindres en V de 1 090 cm³ équipé d'un carburateur Weber inversé double corps 36 DCL 5. Légère et très bien équilibrée, son comportement est joueur et les performances de premier plan grâce à une boîte manuelle à 4 rapports bien étagée. >

Leading coachbuilders such as Allemano, Viotti, Vignale, Pininfarina and, of course, Zagato all worked on the chassis of the little Lancia Appia, making it one of the Italian manufacturer's greatest successes, while retaining a certain exclusivity for these special coachbuildings that are always very popular with collectors.

The car we are presenting is one of some 200 Appia GTEs built between 1958 and 1962, powered by its 1,090 cm³ V-4 engine fitted with Weber inverted twin 36 DCL 5 carburettor. Light and well-balanced, its handling was playful and its performance top-notch, thanks to a well-tuned 4-speed manual gearbox. >







C'est en 2000 que cet exemplaire rejoint la collection. Retrouvée partiellement démontée en Suède, la voiture sera intégralement restaurée entre 2002 et 2006 par la carrosserie Prestige à Auxerre, par les établissements Tecnica Auto à Paris pour la mécanique, les trains avant et arrière et les freins et enfin par la sellerie LSP à Vitry-sur-Seine pour l'ensemble de l'habitacle. Tous les travaux figurent dans un dossier important rassemblant photos, factures de restauration et d'entretien, article de presse consacrés à notre voiture et rapports d'expertises.

Certainement l'une de celles avec laquelle notre collectionneur roulait le plus, la voiture affiche désormais plus de 53 600 km au compteur. Son moteur – passé au sans plomb – tourne de manière très satisfaisante, les rapports de boîte sont précis et le freinage sans reproche. L'ensemble du faisceau électrique est en très bon état également. Après une petite révision récente auprès de l'Atelier 46 à Courbevoie (92), notre essai routier nous a apporté entière satisfaction.

Il est important de préciser que la voiture est équipée d'un allumage électronique, d'un alternateur en place de la dynamo d'origine, d'un collecteur d'échappement 4 en 1 et d'une ligne en inox. 20 ans après sa restauration, cette voiture a conservé un bel état cosmétique et un habitacle soigné. Un vrai coup de cœur pour cette voiture rare, performante et très amusante à conduire.

This car joined the collection in 2000. Found partially dismantled in Sweden, the car was fully restored between 2002 and 2006 by Prestige bodywork in Auxerre, by Tecnica Auto in Paris for the mechanics, front and rear axles and brakes, and by LSP upholstery in Vitry-sur-Seine for the entire passenger compartment. All the work is documented in a comprehensive file that includes photos, restoration and maintenance invoices, press articles about our car and expert reports.

Certainly one of the cars our collector drove the most, the car now has over 53,600 km on the clock. The engine - now unleaded - runs very satisfactorily, the gearbox ratios are precise and the braking is faultless. The electrical wiring harness is also in very good condition. After a minor service recently carried out at Atelier 46, we were entirely satisfied with our test drive.

It's important to point out that the car is fitted with electronic ignition, an alternator in place of the original dynamo, a 4-in-1 exhaust manifold and a stainless steel fuel line. 20 years after its restoration, this car has retained a beautiful cosmetic appearance and a well-kept interior. It's a real coup de coeur for this rare, high-performance car that's great fun to drive.



58

Jaguar Type E Série 1 3.8 Roadster – 1962

Châssis n° 877169
Carte grise française de collection

French historic registration title

120 000 – 160 000 €

« Peut-être l'une des Type E les moins kilométrées au monde ! »

“Perhaps one of the lowest mileage E-Types in the world!”



La Jaguar Type E, tout comme la XK qu'elle remplace, va établir une nouvelle référence en matière de voiture de sport. Hormis son moteur qui est une évolution du bloc existant, tout le reste de la voiture est issu d'un nouveau développement. Son design est une évolution de la Type D de compétition qui favorise une bonne stabilité et un taux de pénétration dans l'air exceptionnel pour une voiture de série à l'époque. Mais ce qui va faire le succès de la Type E au-delà de son design, ce sont ses performances exceptionnelles : la première série de Type E commencera sa carrière dotée d'un moteur 3,8 l jusqu'en 1964 puis fin 1965 elle recevra un moteur de 4,2 l développant 265 ch.

L'exemplaire que nous présentons dans ces pages est livré neuf à Rome en avril 1962, dans une combinaison de couleur Carmen Red avec un intérieur en cuir beige. Son historique est absolument limpide et documenté : après son séjour en Italie, la voiture est rachetée en 1981 par Erich Traber, grand collectionneur et directeur des Etablissements Graber, qui la conservera jusqu'en février 2017, date du premier passage de cette auto aux enchères. À l'époque, la voiture porte toujours sa peinture et son intérieur d'origine, et n'a qu'un peu plus de 20 000 km d'origine !



The Jaguar E-Type, like the XK it replaced, set a new benchmark for sports cars. Apart from its engine, which was an evolution of the existing block, everything else about the car was a new development. Its design was an evolution of the D-Type competition car, providing good stability and exceptional air penetration for a production car at the time. The first series of E-Types began their career with a 3.8-litre engine, which lasted until 1964. At the end of 1965, they were fitted with a 4.2-litre engine developing 265 bhp.

The example we present in these pages was delivered new in Rome in April 1962, in a Carmen Red colour combination with a beige leather interior. Its history is absolutely clear and

documented: after its stay in Italy, the car was bought in 1981 by Erich Traber, a great collector and director of the Graber establishments, who kept it until February 2017, when the car was auctioned for the first time. At the time, the car still wore its original paintwork and interior, and had just over 20,000 original kilometres!

A major Monegasque collector bought the car and decided to carry out a myriad of works: new paintwork, completely new upholstery (in black ostrich leather), 5-speed gearbox and power steering.



Un important collectionneur monégasque s'en porte alors acquéreur, et décide d'entamer une myriade de travaux : nouvelle peinture, sellerie intégralement refaite (en cuir noir « d'autruche »), boîte de vitesses à 5-rapports, et direction assistée.

Achetée lors de notre Vente d'Automne 2023, la voiture arrive alors dans le garage d'un important collectionneur de la région parisienne, qui en prendra soin lors de quelques rares balades à son volant. Aujourd'hui encore, la voiture est en très bel état tant au point de vue cosmétique, que mécanique.

Voici sans aucun doute l'une des plus belles Type E Roadster que nous avons eu la chance de croiser : avec un peu plus de 22 000 km d'origine, cet exemplaire d'origine européenne est un bien exceptionnel qui saura combler tous les amateurs !

Purchased at our 2023 Autumn Sale, the car ended up in the garage of a major collector in the Paris region, who took good care of it on the rare occasions when he drove it. Today, the car is still in very good condition, both cosmetically and mechanically.

This is undoubtedly one of the most beautiful E-Type Roadsters we've ever come across: with just over 22,000 presumed original kilometres, this example of European origin is an exceptional piece of kit that will delight all enthusiasts!



59

Austin Healey 3000 BT7 – 1961

Châssis n° HBT7L5587
Carte grise française de collection

French historic registration title

55 000 – 70 000€

« Une très désirable Big Healey, au look agressif et à la configuration Fast Road »

“A highly desirable Big Healey, with aggressive looks and Fast Road specs”



L'Austin Healey 3000 est un modèle emblématique de la marque britannique, représentant l'apogée de la série des "Big Healeys" ; les versions BT7 se distinguent par la présence de 4-places assises et un moteur développant 125 ch. Les nombreux succès en courses et en rallye confèrent aux Healey le statut de légende de l'automobile aujourd'hui dans le cœur des passionnés.

Cette BT7 fut mise en circulation en 1961 et arbore une magnifique couleur Ivory White tandis que l'intérieur est noir avec passepoil blanc ; elle est équipée d'un Hard-top, noir, comme la capote.

Notre Healey fut restaurée intégralement en 2014 avec comme particularité d'avoir eu un véritable travail d'orfèvre effectué par un carrossier qui remplacera des éléments en tôle par des

éléments en aluminium : portes, capot et panneaux de caisse sont ainsi changés. La voiture est allégée et ne rouillera plus à ces endroits-là !

Récemment le propriétaire a équipé le moteur d'un allumage électronique et a fait changer le joint de culasse par un modèle sport renforcé ainsi que les goujons. L'arbre à cames est un modèle sport taillé pour la performance et les carbus sont les gros SU HD8 de la BJ8. Puissance et couple sont au rendez-vous !

La configuration de cette 3000 en « Fast Road » comme les anglais le disent si bien est un véritable coup de cœur pour l'amateur qui souhaite une voiture performante et fiable qui se démarquera des autres Big Healey en circulation.



The Austin Healey 3000 is an emblematic model of the British marque, representing the apogee of the 'Big Healeys' series; the BT7 versions are distinguished by the presence of 4-seaters and an engine developing 125 hp. Numerous racing and rallying successes have made the Healey a motoring legend in the hearts of today's enthusiasts.

This BT7 was launched in 1961 and comes in a magnificent Ivory White colour, with a black interior with white piping and a black hard-top, as does the soft top.

Our Healey underwent a complete restoration in 2014, the special feature of which was the expert work carried out by a coachbuilder

who replaced sheet metal parts with aluminium: doors, bonnet and body panels were all changed. The car is lighter and will no longer rust in these areas!

The owner recently fitted the engine with electronic ignition and had the cylinder head gasket and studs replaced with a reinforced sports model. The camshaft is a sports model designed for performance and the carburettors are the big SU HD8s from the BJB. Power and torque are guaranteed!

The 'Fast Road' configuration of this 3000 is a real coup for enthusiasts looking for a high-performance, reliable car that will stand out from the other Big Healey cars on the road.

60

Alfa Romeo Giulia TZ (R) – 1964

Châssis n°AR750057 (voir texte/see text)
Carte grise française de collection
Véhicule vendu sans contrôle technique

French historic registration title
Sold without contrôle technique

200 000 – 300 000 €

« Un modèle mythique à l'éligibilité XXL »
“A legendary model with XXL eligibility”



La TZ #AR750057 fut vendue neuve en configuration Stradale par le concessionnaire Alfa Romeo de Florence en 1964 et immatriculée pour la première fois à Pise. Elle est préparée dès l'année suivante par Autodelta avec culasse double allumage et préparation moteur type Le Mans en vue de prendre part à plusieurs courses de côte du Championnat d'Europe.

Quelques années plus tard, #AR750057 se retrouvera entre les mains du gentleman driver italien Vittorio Girolami à Rome, où elle restera pendant sept ans. (Aguttea a vendu en décembre 2021 une autre TZ ayant appartenu à Vittorio Girolami - #AR750091 - dont il posséda 5 exemplaires aux côtés de sa Ferrari 250 GT Tour de France aluminium #0667 GT).

Lourdement accidentée en 1981 aux mains de son 4^e propriétaire, #AR750057 est revendue sans moteur, en très mauvais état à Pier David Milesi qui la restaurera sur près de 10 ans avant de la revendre à un collectionneur français en 1995. La voiture participe alors au Tour Auto en 2003 mais aussi au Mans Classic 2006. Plus récemment encore en 2022, elle franchissait à nouveau avec succès la ligne d'arrivée du Mans Classic aux mains de son dernier propriétaire.

Equipée d'un moteur à double allumage de 170 ch, d'une boîte 5-vitesses de TZ et d'un pont arrière avec carter magnésium de TZ, notre exemplaire possède un Passeport Technique Historique FIA valide jusqu'en 2027. Bien connue sur le circuit historique,



The TZ #AR750057 was sold new in Stradale configuration by the Alfa Romeo dealer in Florence in 1964 and registered for the first time in Pisa. The following year it was prepared by Autodelta with twin-ignition cylinder head and Le Mans-type engine preparation, with a view to taking part in several European Championship hill-climb races.

A few years later, #AR750057 ended up in the hands of Italian gentleman driver Vittorio Girolami in Rome, where it remained for seven years (Aguttes sold another TZ belonging to Vittorio Girolami - #AR750091 - in December 2021, of which he owned 5 examples alongside his Ferrari 250 GT Tour de France aluminium #0667 GT).

Heavily crashed in 1981 by its 4th owner, #AR750057 was sold without engine and in very poor condition to Pier David Milesi, who restored it over almost 10 years before selling it to a French collector in 1995. The car then took part in the Tour Auto in 2003, as well as the 2006 Le Mans Classic. Even more recently, in 2022, it once again successfully crossed the finish line of the Le Mans Classic in the hands of its last owner.

Equipped with a 170 hp twin-ignition engine, a TZ 5-speed gearbox and a rear axle with a TZ magnesium sump, our example has an FIA Historic Technical Passport valid until 2027. Well-known



la voiture compte de nombreuses participations au Tour Auto, au Grand Prix de l'Age d'Or, mais aussi au Trofeo Nastro Rosso devenu le Greatest's Trophy by Peter Auto réservé aux voitures les plus exclusives.

Se présentant aujourd'hui dans son jus, sa carrosserie nécessitera un peu d'attention. Elle a été peu utilisée depuis le Mans Classic 2022, une révision globale de la mécanique sera également à prévoir. Elle est vendue avec sa carte grise française de collection, d'anciens titres de circulation français et belges, son passeport 3-volets FFSA et une importante documentation l'accompagne. Merci de noter qu'une autre Giulia TZ portant le même numéro de châssis est répertoriée.

on the historic circuit, the car has taken part in the Tour Auto, the Grand Prix de l'Age d'Or and the Trofeo Nastro Rosso, now the Greatest's Trophy by Peter Auto, reserved for the most exclusive cars.

Presented today in its original condition, its bodywork will need some attention. It has been little used since the 2022 Le Mans Classic, so a complete overhaul of the mechanicals will also be in order. It is sold with its French collector's registration document, old French and Belgian registration documents, its FFSA 3-volt passport and extensive documentation. Please note that another Giulia TZ with the same chassis number is listed.



Colin Chapman's legacy





61

Lotus Elan S1 – 1964

Châssis n° 263900
Carte grise française de collection

French historic registration title

35 000 – 45 000 €

« La dernière Lotus Elan S1 fabriquée »
“The very last Lotus Elan S1 to be built”



Présentée au salon de Londres 1962, la Lotus Elan possède tous les gènes chers à Colin Chapman ; légère et agile, elle marque le début d'une réussite industrielle pour Lotus.

Achetée neuve par un cuisinier genevois, il s'agit d'une véritable conduite à gauche initialement de couleur verte. D'après son numéro de série, il s'agirait de la dernière Lotus S1 fabriquée. Elle est importée en France en 1972 et aurait connu 4 propriétaires depuis 1964. Acquisée en 2021 par son actuel titulaire, elle a depuis bénéficié d'importants travaux mécaniques.

Elle a été entièrement démontée en vue de sa restauration au milieu des années 1990, un dossier photo atteste des travaux

réalisés sur le châssis et les trains roulants. On notera qu'elle est toujours dotée de son châssis d'origine.

Entretien depuis 2022 par l'Atelier Rufils (spécialiste Lotus), le moteur et sa culasse Twin Cam ont bénéficié d'une réfection complète pour plus de 10 000 €. Elle a reçu cette année un nouvel alternateur et une batterie neuve.

Elle se présente aujourd'hui dans un état satisfaisant, sa carrosserie a été repeinte par le passé et présente quelques défauts. L'habitacle quant à lui est en bon état, elle est accompagnée de son volant d'origine et de sa capote.



Presented at the 1962 London Motor Show, the Lotus Elan had all the genes dear to Colin Chapman. Light and agile, it marked the start of an industrial success story for Lotus.

Bought new by a Geneva chef, it was a true left-hand drive, initially in green. According to its serial number, it was the last Lotus S1 to be produced. It was imported into France in 1972 and has had 4 owners since 1964. Acquired in 2021 by its current owner, it has since benefited from extensive mechanical work.

It was completely dismantled for restoration in the mid-1990s, and a photo file shows the work carried out on the chassis and running gear. It still has its original chassis.

Maintained since 2022 by Lotus specialist Atelier Rufils, the engine and Twin Cam cylinder head have undergone a complete overhaul at a cost of more than €10,000. This year, it also received a new alternator and a new battery.

It is now in satisfactory condition, although the bodywork has been repainted in the past and has a few defects. The interior is in good condition, with its original steering wheel and soft top.

62

Lotus Eleven Série 1 – 1956

Châssis n° 166
Carte grise française de collection

French historic registration title

150 000 – 200 000 €

« Une barquette polyvalente et facile, aussi à l'aise sur route qu'en course »

“A versatile, easy-to-use sports car that's just as at home on the road as it is in a race”



Construite à 270 exemplaires entre 1956 et 1958, la Lotus Eleven synthétisait lors de sa sortie toute l'expérience et le savoir-faire de Colin Chapman. Destinée aux courses d'endurance et de sprint pour petites cylindrées, cette inédite Lotus qui étrennait les noms en E, allait rapidement séduire une clientèle de sportsmen et gentlemen drivers exigeants. Fidèle à la philosophie Chapman, qui privilégiait la légèreté (« Light is right ») et l'aérodynamique de ses machines, l'Eleven dispose d'un superbe châssis en fin treillis de tubes (ronds et carrés) en acier qui ne pèse que 25 kg, tout en assurant une étonnante rigidité. L'ensemble est recouvert d'une fine carrosserie en aluminium signée Frank Costin, chef aérodynamicien chez l'avionneur De Haviland. >

Built in 270 examples between 1956 and 1958, the Lotus Eleven brought together all the experience and know-how of Colin Chapman. Intended for endurance and sprint races for small cars, this new Lotus, which introduced the E-names, quickly won over a demanding clientele of sportsmen and gentlemen drivers. In keeping with Chapman's philosophy of 'light is right' and aerodynamic design, the Eleven features a superb chassis made from a fine latticework of round and square steel tubes that weighs just 25kg, yet is surprisingly rigid. The whole thing is covered by a fine aluminium body designed by Frank Costin, chief aerodynamicist at the aircraft manufacturer De Haviland. >





La voiture est disponible en trois versions : Club, avec essieu arrière rigide, moteur Ford à soupapes latérales et freins à tambours ; Sport, qui se différencie de la précédente par son moteur Coventry Climax; et Le Mans, qui se caractérise par son pont arrière De Dion et ses freins à disques (inboard à l'arrière). Cette dernière sera motorisée, selon les catégories dans lesquelles elle est engagée en compétition, par des 4-cylindres Coventry Climax 750 cm³, FWA de 1 098 cm³ et FWB 1 460 cm³. Dans cette dernière configuration, la puissance dépasse les 100 ch. Largement suffisant pour permettre à l'ensemble qui ne pèse que 450 kg de se forger un solide palmarès.

Un cocktail détonnant qui va permettre d'écrire les plus belles lignes du palmarès de la marque, avec 148 victoires significatives enregistrées pour la première saison complète du modèle. Au sommet, une victoire en catégorie 1 100 cm³, et une 7^e place au général, aux 24 Heures du Mans 1956, et de nouvelles victoires de classe aux 12 Heures de Sebring et au Mans 1957. Avec sa petite sœur la Seven, elle résume le génie de Colin Chapman et fera le succès de la petite firme britannique.

La Lotus Eleven que nous présentons est une Série 1 de 1956, née en version 1100, et vendue neuve aux USA, à Gunnar Rubini, dealer Volkswagen (garage Imported Motors à Toledo, dans l'Ohio), et pilote à ses heures. Après quelques courses en 1956, il va malheureusement crasher #166 lors d'une course dans le Wisconsin, en janvier 1957 (photos jointes au dossier). On perd la trace de #166, qui ressort 10 ans plus tard en Angleterre, vraisemblablement achetée auparavant en Belgique. Il faut attendre 1979 pour qu'un amateur l'importe en France. Il faudra encore attendre 1993 pour que Monsieur S., un amateur de Lotus reconnu ne s'en porte acquéreur : c'est alors une auto à restaurer. Monsieur S. va réaliser une restauration juste et conforme de l'auto, désormais motorisée par un 1500 Climax type FWB, et équipée d'un pont De Dion et de freins à disques inboard.

Parfaitement fonctionnelle (elle fut remise en route par l'Atelier Rufils en mars 2024 après deux ans d'immobilisation), cette jolie Eleven, très propre et élégamment patinée, ravira son prochain propriétaire, sur route ou sur pistes, notamment au Mans Classic ou la voiture est hautement éligible !

The car was available in three versions: Club, with a rigid rear axle, Ford side-valve engine and drum brakes; Sport, which differed from the previous version in that it had a Coventry Climax engine; and Le Mans, which featured a De Dion rear axle and disc brakes (inboard at the rear). Depending on the class in which it competes, the latter will be powered by Coventry Climax 750 cc, FWA 1,098 cc and FWB 1,460 cc 4-cylinder engines. In the latter configuration, power exceeds 100 hp. Weighing in at just 450kg, that's more than enough power for a solid track record.

It was an explosive combination that would go on to write some of the finest lines in the marque's record books, with 148 significant victories recorded in the model's first full season. At the top of the list was a victory in the 1,100 cc category, and 7th place overall, at the 1956 Le Mans 24 Hours, and further class wins at the 12 Hours of Sebring and Le Mans in 1957. Together with its little sister, the Seven, it summed up the genius of Colin Chapman and was to be the success story of the small British firm.

The Lotus Eleven we are presenting is a 1956 Series 1, built as an 1100, and sold new in the USA to Gunnar Rubini, a Volkswagen

dealer (Imported Motors garage in Toledo, Ohio) and sometime driver. After a few races in 1956, he unfortunately crashed #166 during a race in Wisconsin in January 1957 (photos attached). No trace was found of #166, which was re-released 10 years later in the UK, presumably purchased earlier in Belgium. It was not until 1979 that an amateur imported it to France. It was not until 1993 that Mr S., a well-known Lotus enthusiast, bought it: it was then a car in need of restoration. Mr S. carried out a fair and accurate restoration of the car, which was now powered by a 1500 Climax type FWB, and fitted with a De Dion axle and inboard disc brakes.

Perfectly functional (it was returned to service by the Atelier Rufils in March 2024 after two years of immobilisation), this pretty Eleven, very clean and elegantly patinated, will delight its next owner, on the road or on the track, particularly at the Le Mans Classic where the car is highly eligible!







63

Ford Cortina Lotus Mk1 FIA – 1964

Châssis n° 66048
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique

French registration title
Sold without contrôle technique

55 000 – 75 000 €

« La saloon car survitaminée la plus légendaire des années 1960,
prête à courir »

*“The most legendary upgraded saloon car of the 1960s,
ready to race”*



Au début des années 1960, Ford a besoin de donner une image sportive à la Cortina, et fait donc appel au sorcier anglais Colin Chapman, père des Lotus, pour développer une version compétition Gr. 2. Si les 1 000 exemplaires nécessaires à l'homologation ne sont pas encore construits, la voiture va faire parler la poudre dès ses premières sorties officielles, et un grand nombre de top pilotes de l'époque vont lui donner un enviable palmarès, dont Jim Clark, Graham Hill, Jackie Stewart, Vic Elford ou Jacky Ickx. En point d'orgue, la victoire de Clark en British Saloon Car Championship en 1964... Avant qu'une Mk2 revue et améliorée – mais désormais fabriquée par Ford – ne sorte en 1967, 2 984 Mk1 auront été produites chez Lotus. >

In the early 1960s, Ford needed to give the Cortina a sporting image, so it called on British wizard Colin Chapman, the father of Lotus, to develop a Gr. 2 competition version. Although the 1,000 examples needed for homologation had not yet been built, the car was a real showstopper from its very first official outings, and a large number of top drivers of the day went on to give it an enviable track record, including Jim Clark, Graham Hill, Jackie Stewart, Vic Elford and Jacky Ickx. The highlight was Clark's victory in the British Saloon Car Championship in 1964. By the time a revised and improved Mk2 - now manufactured by Ford - came out in 1967, 2,984 Mk1s had been produced by Lotus. >





Avec le moteur 1600 double arbre à cames en tête de l'Elan préparé greffé dans la version Coach, des trains roulants upgradés, la désormais naughty saloon va dominer la classe des berlines 2-litres d'abord en circuit, puis en rallye. La voiture qui illustre ces pages, assemblée dans les célèbres usines de Dagenham en septembre 1963 est une rare pré aeroflow (clignotants séparés, absence de grilles d'aération sur les montants arrière) née en conduite à droite, couleur Ermine White avec bandes latérales Sherwood Green, telle qu'elle se présente encore à nous à ce jour.

On ne connaît pas l'historique de cette voiture avant les années 1990 : un vieux passeport technique FFSA prouve que la voiture courrait déjà en historique en France à cette époque-là. Elle connaîtra deux propriétaires, avec qui elle court notamment en courses de côte, avant d'arriver entre les mains de deux gentlemen drivers successifs. Le premier en prit possession en 2014 : il fit développer la voiture (près de 70 000 € investis, moteur 160 ch, boîte à crabots close ratio, autobloquant Quaife) et la pilota avec succès jusqu'en 2020. C'est à ce moment-là que le propriétaire actuel, fin connaisseur de Lotus, s'en porta acquéreur, continuant à engager cette démoniaque saloon, notamment chez Peter Auto, en Fifties Legend.

La préparation du moteur avait été réalisée par l'Atelier Harper (Philip Harper) en région parisienne avant que l'assistance et la maintenance du véhicule ne soient confiées pendant plus de deux années à l'équipe de Pete Johnson (Race Works Motorsport) en Angleterre, avant d'être à nouveau suivie en France par Team4Racing en région parisienne, et à nouveau refaite par Claude Rucheton (atelier Rufils) en 2021 : l'ensemble des factures d'entretien et de préparation, sans exception, sont jointes au dossier qui accompagne la voiture.

Dans sa configuration actuelle, le moteur développe 166 ch à 7 500 tr/min (rapport de banc effectué au début de l'année 2023). Il a été volontairement préparé avec beaucoup de couple pour permettre à son prochain acquéreur de s'exprimer dans bon nombre d'épreuves historiques parmi les plus fameuses, que ce soit sur piste en Classic Touring Challenge ou en Asavé, ou dans le cadre de rallyes comme l'incontournable Tour Auto. Son PTH (circuit, rallye et courses de côte) est valable jusqu'en décembre 2026.

With the 1600 twin overhead camshaft engine from the prepared Elan grafted into the Coach version, and upgraded running gear, the now naughty saloon was to dominate the 2-litre saloon class, first on the circuit and then in rallying. The car that illustrates these pages, assembled at the famous Dagenhamen factory in September 1963, is a rare right-hand-drive pre aeroflow (separate indicators, no air vents on the rear pillars) in Ermine White with Sherwood Green side stripes, as it still looks to this day.

We don't know the history of this car before the 1990s: an old FFSA technical passport proves that the car was already racing in historic events in France at that time. It had two owners, with whom it competed in hill-climb races, before arriving in the hands of two successive gentlemen drivers. The first took possession in 2014: he had the car developed (almost €70,000 invested, 160 hp engine, close ratio clutch gearbox, Quaife autoblocker) and drove it successfully until 2020. It was at this point that the current owner, a fine Lotus connoisseur, bought the car, continuing to enter this demonic saloon in Fifties Legend, notably at Peter Auto.

The engine preparation was carried out by Atelier Harper (Philip Harper) in the Paris region, before the vehicle's servicing and maintenance was entrusted for more than two years to Pete Johnson's team (Race Works Motorsport) in England, before being followed up again in France by Team4Racing in the Paris region, and again redone by Claude Rucheton (Rufils workshop) in 2021: all the maintenance and preparation invoices, without exception, are included in the file that accompanies the car.

In its current configuration, the engine develops 166 hp at 7,500 rpm (dyno report carried out in early 2023). It has been deliberately prepared with plenty of torque to enable its next owner to express himself in many of the most famous historic events, whether on the track in the Classic Touring Challenge or the Asavé, or in rallies such as the unmissable Tour Auto. Its HTP (circuit, rally and hill-climb) is valid until December 2026.



64

Lotus Seven « Trophée Lotus » – 1965

Véhicule vendu sans titre de circulation

No registration title

25 000 – 35 000 €

« L'auto ultime pour revivre l'effervescence de la Coupe des Provinces »

“The ultimate car to relive the excitement of the Coupe des Provinces”



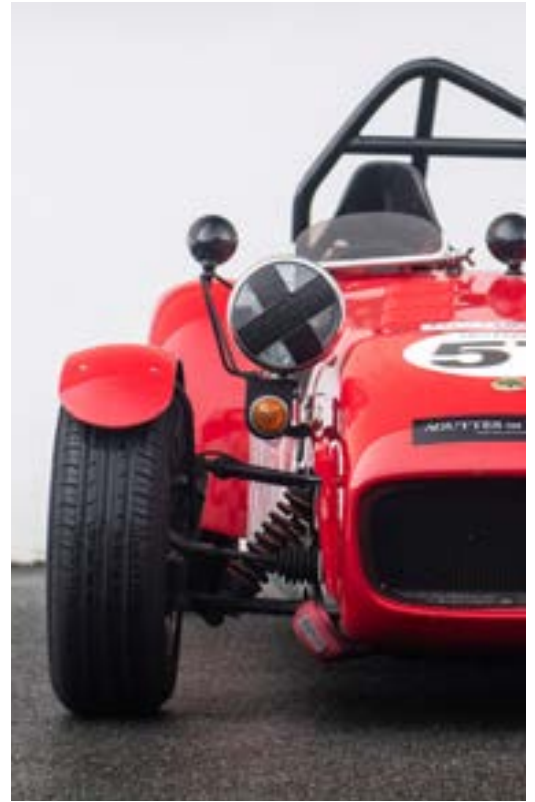
Acquise en 2019 par son actuel propriétaire en vue de participer au Trophée Lotus, cette auto avait tout juste bénéficié d'une préparation réalisée par Delhaye Motor Sport, très actif dans ce championnat.

Elle a disputé 13 manches du Trophée Lotus de 2019 à 2022 et se trouve aujourd'hui encore en conformité avec le règlement en vigueur. Pendant cette période elle a toujours été entretenue et bénéficiait d'une assistance lors de chaque course.

Cette Seven se présente aujourd'hui dans un état satisfaisant, sa carrosserie porte quelques stigmates de son utilisation en compétition. Sa livrée rouge à damiers et ses jantes minilite lui confèrent un look très racing.

Sous le capot, on trouve un moteur Kent Crossflow 1600 associé à deux carburateurs Weber 40 et un échappement spaghetti sur mesure. Elle est également dotée d'une boîte à crabots, d'un pont rigide ou encore de freins à disque à l'avant. Une importante révision a été réalisée au commencement de la saison 2022 (4 200 €).

Son habitacle propose tout ce dont vous avez besoin pour reprendre la piste : un arceau 4-points, un harnais, un siège baquet allégé et tous les indicateurs nécessaires pour contrôler le bon fonctionnement de votre moteur.



Acquired in 2019 by its current owner with a view to competing in the Lotus Trophy, this car had just been prepared by Delhaye Motor Sport, which is very active in this championship.

The car competed in 13 rounds of the Lotus Trophy from 2019 to 2022 and still complies with the current regulations. During this period, it has always been maintained and has benefited from assistance at every race.

Today, this Seven is in satisfactory condition, although its bodywork bears some of the scars of its use in competition. Its chequered red livery and minilite wheels give it a very racing look.

Under the bonnet is a Kent Crossflow 1600 engine with twin Weber 40 carburetors and a bespoke spaghetti exhaust. It also has a dog gearbox, a rigid axle and front disc brakes. A major overhaul was carried out at the start of the 2022 season (€4,200).

The interior features everything you need to get back on the track: a 4-point roll bar, harness, lightweight bucket seat and all the indicators you need to check that your engine is running smoothly.

65

Lotus Seven S2 – 1964

Châssis n° SB18501000
Carte grise française de collection

French historic registration title

25 000 – 35 000 €

« Une Seven de piste utilisable sur route »
“*track-going Seven that could be used on the road*”



Produite de 1960 à 1967, la Seven S2 connaît de nombreuses évolutions. Son châssis est simplifié et elle voit sa motorisation passer de 1000 à 1600 avec le fameux moteur Ford 225E « Crossflow ». En France elle est utilisée comme voiture de base pour l'opération « Ford Jeunesse ».

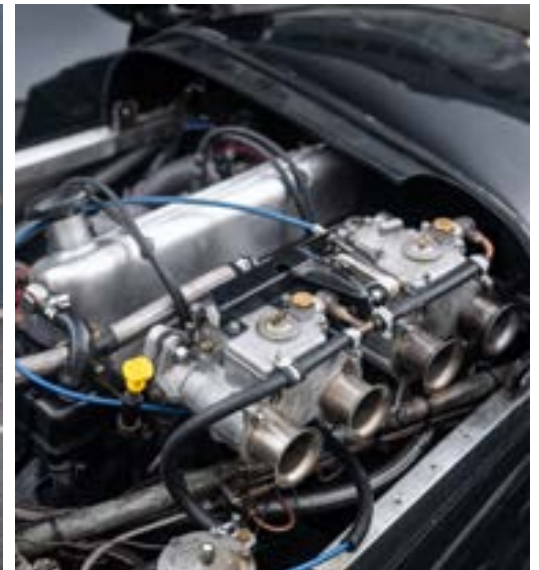
D'origine anglaise, notre exemplaire fut immatriculé dans l'hexagone en 1995. Son passeport technique FFSA atteste de son utilisation en compétition depuis 1997.

Entre 2021 et 2023, elle a participé à 5 manches du Trophée Lotus et a été régulièrement entretenue entre chaque course par l'Atelier Rufils (spécialiste Lotus). Une importante révision a été

réalisée en octobre pour 2 500 €. Elle comprend notamment le remplacement des disques, plaquettes ou encore de la butée d'embrayage.

Cette Seven se présente aujourd'hui dans son jus, sa carrosserie porte quelques stigmates de son utilisation en course. Ses jantes jaunes, ses saute-vents ainsi que sa livrée lui confèrent un look résolument sportif. Son habitacle rudimentaire se présente quant à lui en état d'usage.

Sous le capot, on trouve un moteur Kent 1600 associé à deux carburateurs Weber 40. Accompagnée de son contrôle technique valide, notre Seven est prête à reprendre du service.



Produced from 1960 to 1967, the Seven S2 underwent a number of changes. Its chassis was simplified and its engine was upgraded from the 1000 cc to the 1600 cc Ford 225E 'Crossflow' engine. In France, it was used as the base car for the 'Ford Jeunesse' operation.

Of British origin, our example was registered in France in 1995. Its FFSA technical passport certifies that it has been used in competition since 1997.

Between 2021 and 2023, it took part in 5 rounds of the Lotus Trophy and was regularly serviced between races by the Lotus

specialist Atelier Rufils. A major overhaul was carried out in October at a cost of €2,500. This included replacement of the discs, brake pads and clutch release bearing.

Today, this Seven is presented in its original state, with the bodywork bearing some of the scars of its racing days. Its yellow wheels, windshields and livery give it a decidedly sporty look. The rudimentary interior is in used condition.

Under the bonnet is a Kent 1600 engine with twin Weber 40 carburetors. Accompanied by a valid Contrôle Technique, our Seven is ready to get back into action.

66

Lotus Seven S3 – 1969

Châssis n° SB2486
Carte grise française

French registration title

30 000 – 40 000 €

« Un pur concentré de légèreté et d'agilité »
“A pure concentrate of lightness and agility”



3^e évolution de la mythique Lotus Seven, la S3 sera commercialisée pendant 2 ans (1968 et 1969). D'origine anglaise, notre exemplaire fut immatriculé en juillet 1969. Importé en France en 2000, il possède aujourd'hui un châssis de remplacement provenant de chez Arch Motors.

Notre Seven se présente en très bon état. Sa carrosserie en aluminium brut ainsi que ses ailes peintes sont très belles. Elle est accompagnée de sa capote et possède des essuie-glaces et un système de chauffage ; ses phares ont été remplacés avant la vente.

L'habitacle est également en très bon état, le tableau de bord, les sièges ou encore les moquettes sont très bien conservés ; on remarquera un joli volant Mounthey gainé de cuir.

Sous le capot, on retrouve un moteur Kent 1600 associé à deux carburateurs Weber 40 ; on notera que la baie moteur est très propre.

Une importante révision a été réalisée en août par l'Atelier Rufils (spécialiste Lotus) pour 1 800 €. Elle comprend notamment le réglage des carburateurs et des gicleurs ou encore le remplacement de la bobine et des silentblochs de train avant. Rien n'est à prévoir pour cette belle Seven qui est prête à reprendre la route.



The third evolution of the legendary Lotus Seven, the S3 was marketed for 2 years (1968-1969). Originally from the UK, our car was registered on 01/07/1969. Imported into France in 2000, it now has a replacement chassis from Arch Motors.

Our Seven is in very good condition. Its raw aluminium bodywork and painted wings are very attractive. It comes with its soft top and has windscreen wipers and a heating system; its headlights were replaced before the sale.

The interior is also in very good condition, with a well-preserved dashboard, seats and carpets, and a handsome leather-wrapped Mounthey steering wheel.

Under the bonnet is a Kent 1600 engine with twin Weber 40 carburetors; the engine bay is very clean.

A major overhaul was carried out in August by Lotus specialist Atelier Rufils at a cost of €1,800. This included adjusting the carburetors and jets, as well as replacing the front suspension coil and silentblocks. There's nothing to worry about for this beautiful Seven, which is ready to hit the road again.

67

Caterham 1700 Kent – 1998

Châssis n° SDKRLKANSW0010123
Titre de circulation anglais

Uk registration title

25 000 – 35 000€

« Votre ticket d'entrée pour participer au Trophée Lotus »
“Your ticket to the Lotus Trophy”



D'origine anglaise, notre Caterham arrive en France en 2007, elle a connu 3 propriétaires depuis. Son actuel titulaire en prend possession en 2022, alors qu'elle avait bénéficié d'une importante révision mécanique. Elle est accompagnée de son passeport technique FFSA.

Elle a participé à 5 manches du Trophée Lotus ces deux dernières années. En parallèle elle a été entretenue par l'Atelier Rufils (spécialiste Lotus) et a profité d'un suivi régulier entre chaque course.

Sous le capot, on trouve un moteur Kent Crossflow 1700 associé à deux carburateurs Weber 40 et un échappement inox 4-en-1.

Il a bénéficié d'une réfection complète à l'été 2023, 4 courses ont été effectuées depuis. Sa boîte de vitesses à 5 rapports (Ford T9) avait été remplacée avant son rachat en 2022.

Notre exemplaire se présente aujourd'hui en bel état général, sa livrée blanche à bandes noires, ses jantes noires et ses feux arrière blancs lui donnent un look très moderne.

Son habitacle spartiate propose tout ce dont vous avez besoin pour reprendre la piste : un arceau 5-points, un harnais, un siège baquet allégé et tous les indicateurs nécessaires pour analyser le comportement de votre moteur en course.



Originally from the UK, our Caterham arrived in France in 2007 and has had 3 owners since then. Its current owner took possession in 2022, after it had undergone a major mechanical overhaul. It comes with its FFSA technical passport.

It has taken part in 5 rounds of the Lotus Trophy over the last two years. At the same time, it has been maintained by the Atelier Rufils (Lotus specialists) and has benefited from regular follow-up between each race.

Under the bonnet is a Kent Crossflow 1700 engine with twin Weber 40 carburetors and a 4-in-1 stainless steel exhaust system, which

underwent a complete overhaul in the summer of 2023 and has since been raced four times. Its 5-speed gearbox (Ford T9) had been replaced before its purchase in 2022.

Today's model is in fine condition, with its white livery with black stripes, black wheels and white rear lights giving it a very modern look.

Its spartan interior has everything you need to get back on the track: a 5-point roll bar, a harness, a lightweight bucket seat and all the indicators you need to analyse your engine's behaviour during a race.

68

Caterham Super Seven « The Prisoner » – 2013

Châssis n° SDKRLKANSY0010163
Titre de circulation anglais

Uk registration title

25 000 – 35 000€

« Une voiture star à la renommée planétaire »
“A star car with a worldwide reputation”



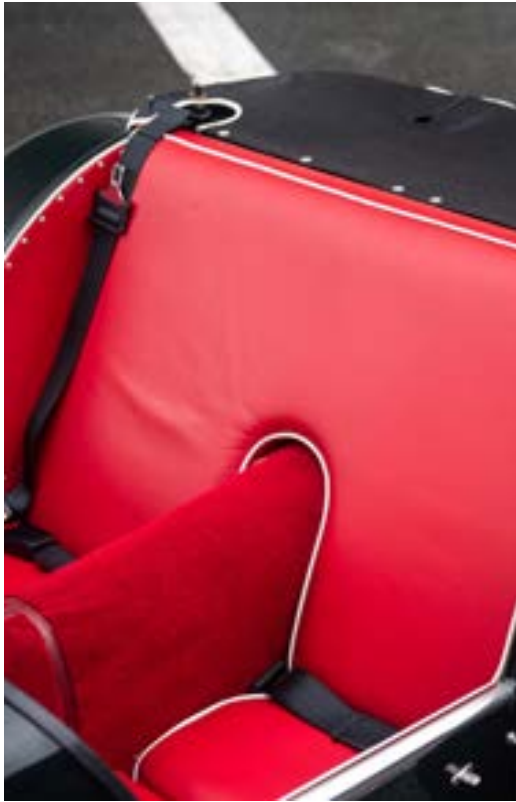
Notre Caterham est une réplique exacte de la Seven S2 visible dans la série britannique « Le Prisonnier » dont les premiers épisodes sont diffusés en Grande-Bretagne en 1967. La Seven immatriculée KAR120C qui apparaît dans le générique et le premier épisode apporte à Lotus et sa Seven une renommée internationale.

Conforme en tous points, elle est dotée de la même livrée bicolore, d'une sellerie rouge, de jantes tôles à enjoliveurs chromés, d'une roue de secours ou encore de grilles sur les phares avant. Même son immatriculation « AR12 KAR » est un clin d'œil à la série.

Immatriculé en 2013 au Royaume-Uni, cet exemplaire est une Super Seven vendue en kit et assemblée par son premier propriétaire. On retrouve sa trace en France au début des années 2020 alors qu'elle est la propriété de l'acteur Arsène Jiroyan.

Avec seulement 798 miles au compteur, elle se présente dans un superbe état de conservation. Elle est équipée du moteur Kent Crossflow 1600 associé à 2 carburateurs Weber 40 et une boîte mécanique à 5 rapports.

Comme un clin d'œil à Patrick McGoochan notre Caterham peut devenir l'instrument de votre évasion, nul doute qu'elle saura vous faire oublier les tracasseries du quotidien à chaque escapade.



Our Caterham is an exact replica of the Seven S2 seen in the British series 'The Prisoner', the first episodes of which were broadcast in the UK in 1967. The Seven, registered KAR120C, which appeared in the credits and the first episode, brought Lotus and its Seven international fame.

Identical in every respect, it had the same two-tone livery, red upholstery, sheet metal wheels with chrome hubcaps, a spare wheel and grilles on the front headlights. Even its 'AR12 KAR' registration is a nod to the series.

Registered in the UK in 2013, this example is a Super Seven sold as a kit and assembled by its first owner. It can be traced back to France in the early 2020s, when it was owned by actor Arsène Jirouan.

With just 798 miles on the clock, it is in superb condition. It is powered by a Kent Crossflow 1600 engine with 2 Weber 40 carburetors and a 5-speed manual gearbox.

Like a nod to Patrick McGoohan, our Caterham can become the instrument of your escape, and there's no doubt that it will make you forget the worries of everyday life on every getaway.

69

Talbot Sunbeam Lotus Gr. 2 – 1978

Châssis n° R4DCA8L173305
Titre de circulation anglais

UK registration title

60 000 – 80 000 €

« Palmarès en Championnat d'Europe des rallyes »
"European Rally Championship results"



Notre exemplaire a été construit par le département compétition de Talbot à Coventry auprès des voitures d'usine conformément aux spécifications de celle de Toivonen, et est équipée des mêmes pièces que la version Gr. 2 usine ; le pilote chypriote Dimi Mavropoulos s'est illustré à son volant au début des années 1980, il compte notamment 2 deuxièmes places au rallye de Chypre en Championnat d'Europe en 1981 et 1982 : son volant portant ses initiales est d'ailleurs toujours présent dans la voiture !

En 1985, elle est acquise par l'école de pilotage Rally School basée à Silverstone pour faire de la promotion et quelques rallyes ; 4 ans plus tard un amateur suisse en prend possession

et orchestre une restauration complète de la voiture, optant pour une livrée blanche conforme à celle du team usine.

« ATT 790T » réapparaît au début des années 2010 dans la région Rhône-Alpes, son propriétaire du moment restaure à nouveau la voiture conformément à sa fiche d'homologation Gr. 2, et c'est également à ce moment que la voiture bascule en conduite à gauche ; à partir de 2017, son second propriétaire français entreprend de nombreux travaux mécaniques dont la réfection complète du moteur et du système de freinage.

Sous le capot, on retrouve le moteur Lotus double arbre 2,2 l16 soupapes développant environ 200 ch ; carter sec,



Our example was built by Talbot's competition department in Coventry from factory cars to the specifications of Toivonen's, and is fitted with the same parts as the factory Gr. 2 version; Cypriot driver Dimi Mavropoulos distinguished himself at the wheel of this car in the early 1980s, including 2 second places in the Cyprus Rally in the European Championship in 1981 and 1982: his steering wheel bearing his initials is still in the car!

In 1985, the car was acquired by the Silverstone-based Rally School for promotional and rally purposes; 4 years later, a Swiss enthusiast took possession of it and orchestrated a complete restoration of the car, opting for a white livery in keeping with that of the factory team.

In the early 2010s, ATT 790T reappeared in the Rhône-Alpes region, where its current owner once again restored the car in accordance with its Gr. 2 homologation sheet, and it was also at this time that the car switched to left-hand drive; from 2017, its second French owner undertook extensive mechanical work, including a complete overhaul of the engine and braking system.

Under the bonnet is the Lotus 2.2-litre 16-valve twin-cylinder engine developing around 200 hp; with its dry sump, short ZF gearbox, reinforced Salisbury rear axle and twin Dell'Orto 45 carburettors, this car leaves nothing to chance. At the wheel



Rallye de Chypre Rothmans 1981
Rothmans Cyprus Rally 1981

boite courte ZF, pont arrière Salisbury renforcé ou encore double carburateurs Dell'Orto 45, cette auto ne laisse rien au hasard. À son volant nous avons découvert une voiture très efficace, saine et joueuse, sa prise en main est enfantine et son 4-cylindres rugit à chaque accélération, un pur régal !

Notre Sunbeam Lotus porte toujours son immatriculation d'origine (ATT 790T) ainsi que sa livrée d'époque, et est accompagnée d'un important dossier historique et de son PTH valide jusqu'en 2025 (en cours de renouvellement) ; modèle emblématique Champion du Monde des rallyes en 1981, ce bel exemplaire à palmarès constitue votre meilleur ticket d'entrée pour les rallyes historiques les plus prestigieux.

we discovered a highly efficient, healthy and playful car, with a childlike grip and a 4-cylinder that roars with every acceleration - a pure delight!

Our Sunbeam Lotus still bears its original registration (ATT 790T) and its period livery, and is accompanied by an extensive history file and its HTP valid until 2025 (currently being renewed); an emblematic model that won the World Rally Championship in 1981, this fine example with its record of achievements is your best ticket to the most prestigious historic rallies.



70

Shelby Mustang GT 350 « FIA » – 1966

Châssis n° 6S1071
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique

French registration title
Sold without contrôle technique

180 000 – 240 000 €

« Moins de 20 Shelby GT 350 furent livrées neuves en France.
Celle-ci est l'une d'entre elles ! »

*“Fewer than 20 Shelby GT 350s were delivered new in France.
This is one of them!”*



Véritable coup de maître de Lee Iacocca, la Ford Mustang restera une des plus remarquables success stories dans l'histoire de l'automobile, aussi bien d'un point de vue marketing que commercial, avec des profits record pour la firme américaine. Statutaire, fiable et performante, la pony car coche toutes les cases au point d'attirer rapidement l'attention du pilote texan Carroll Shelby. Il ne tardera pas à engager la voiture en compétition avec à la clef trois titres en SCCA, catégorie Production B, au milieu des années 1960.

Exploitant pleinement ce succès en compétition, Shelby commença à construire des Mustang modifiées puis homologuées par Ford qui furent commercialisées par plusieurs distributeurs de la marque. La première du genre n'est autre que la Shelby GT 350, apparue en 1965, munie d'une version modifiée du V8 Ford small block 4,7 l (289 ci) développant 306 ch. >

A real master stroke by Lee Iacocca, the Ford Mustang will go down as one of the most remarkable success stories in the history of the automobile, both from a marketing and commercial point of view, with record profits for the American firm. So solid, reliable and high-performance, the pony car ticked all the boxes that it quickly attracted the attention of Texan racing driver Carroll Shelby. He soon entered the car in competition, winning three SCCA titles in the Production B category in the mid-1960s.

Taking full advantage of this success in competition, Shelby began to build Mustangs that were modified and then homologated by Ford, and marketed by several of the brand's distributors. The first of its kind was the Shelby GT 350, which appeared in 1965, equipped with a modified version of Ford's 4.7-litre small block V8 (289 ci) developing 306 bhp. >





Destiné au marché européen, notre Shelby GT 350 fut commandée neuve le 21 février 1966 de couleur rouge au tarif de 3 200 \$ auquel il fallut rajouter 37 \$ supplémentaires pour les sièges arrière. Il sera envoyé en Angleterre à l'usine de Slough près de Londres avant d'être affecté au marché français. Cette voiture est donc l'un des 19 exemplaires livrés neuf en France par l'importateur exclusif Inter - Sport S.A !

Exposée dans le showroom de l'importateur au 43 quai André Citroën dans le 15e arrondissement, son premier propriétaire se fera attendre car ce n'est qu'en février 1967 qu'elle sera enfin immatriculée. Selon le SAAC Shelby Registry, l'acheteur est un particulier parisien avant qu'elle ne soit vendue lors d'une vente aux enchères à Paris en fin d'année 1989. La voiture est alors blanche avec ses bandes bleues et rejoint un autre collectionneur français. Depuis cette date, elle n'a connu que 3 autres propriétaires sans jamais avoir quitté la France !

Achetée par son propriétaire actuel en 2013, la voiture est confiée à la société Brugol Racing non loin de Genève. A son volant, ce passionné de voitures américaines participera aux saisons 2013, 2014, 2015 et 2016 du Sixties Endurance by Peter Auto mais aussi au Mans Classic. Vendue avec un stock de pièces d'origine et un PTH datant de 2008, elle est une redoutable compétitrice en plus d'être une authentique Shelby, donc éligible au Mans Classic et bon nombre d'épreuves historiques !

Destined for the European market, our Shelby GT 350 was ordered new on 21 February 1966 in red at a price of \$3,200, plus an additional \$37 for the rear seats. It was sent to the Slough factory near London before being assigned to the French market. This car is one of 19 delivered new in France by the exclusive importer Inter - Sport S.A!

Displayed in the importer's showroom at 43 quai André Citroën in the 15th arrondissement, its first owner was a long time coming, as it was not until February 1967 that it was finally registered. According to the SAAC Shelby Registry, the buyer was a Parisian private individual before it was sold at an auction by Maître Poulain at the end of 1989. At the time, the car was white with blue stripes and went to another French collector. Since then, it has had only 3 other owners and has never left France!

Purchased by its current owner in 2013, the car was entrusted to Brugol Racing near Geneva. At the wheel, this American car enthusiast will take part in the 2013, 2014, 2015 and 2016 seasons of Sixties Endurance by Peter Auto, as well as Le Mans Classic. Sold with a stock of original parts and a PTH dating back to 2008, it is a formidable competitor as well as being an authentic Shelby, eligible Le Mans Classic and many historic events eligible !



Rolls-Royce Prototype « Jules » ex Paris-Dakar – 1981

Châssis n° CRX9234 (voir texte/see text)
Carte grise française

French registration title

400 000 – 800 000 €

« Les légendes ne s'inventent pas, mystérieuses, elles écrivent leurs histoires avec panache et marquent leurs époques devenant ainsi des icônes. « Jules », la Rolls des sables est l'une d'entre elles ! »

(Paris-Match du 6/02/81 et Le Figaro du 15/01/81)

“Legends can't be invented, they're mysterious, they write their names with panache and mark their eras, becoming icons in the process. 'Jules, the Rolls Royce of the sands, is one of them!'”

(Paris-Match 6/02/81 and Le Figaro 15/01/81)



La plus mythique des autos ayant pris le départ du Paris-Dakar original.
Prête à prendre le départ du prochain Dakar Classic.
Eligible aux plus beaux événements du monde.
Occasion rare et unique d'acquérir ce monstre sacré.
Jamais vu en vente publique.

*The most legendary car ever to take part in the original Paris-Dakar Rally
Ready to take the start of the next Dakar Classic.
Eligible for the world's finest events.
A rare and unique opportunity to acquire this sacred monster.
Never seen before at public auction.*





26 décembre 1978, Paris, Place du Trocadéro. Un homme grand et svelte, revêtu d'une combinaison blanche, façon gourou, donne le départ d'un rallye complètement fou, une « Transat' des sables » qui doit rallier Paris à Dakar. Une hétéroclite caravane de 182 véhicules (autos, motos et camions confondus) s'élanche à l'assaut de cette aventure qui doit traverser 6 pays, avec pas moins de 3 168 km de spéciales – très – sélectives. L'Histoire est en marche, la légende Thierry Sabine et de son rallye à nul autre pareil est née. Cette incroyable aventure sera indissociable de l'Afrique, qu'elle quittera à la fin des années 2000, pour mettre le cap sur l'Amérique du Sud, puis l'Arabie Saoudite.

La popularité de l'événement augmente rapidement, avec 216 véhicules au départ de l'édition 1980 et 291 en 1981... Ils seront plus de 600 en 1988. La grande particularité de ces premiers Dakar est de voir se côtoyer des pilotes pros en quête d'aventure, des « poireaux » en mal de galères, et d'authentiques Geo Trouvetout persuadés d'avoir conçu la voiture adaptée à cette épreuve infernale. En 1981, au milieu de cet aéropage éclectique, on remarque un certain Thierry de Montcorgé, un dandy playboy aventurier, parfaitement en phase avec son époque et cette aventure.

La légende veut qu'un soir de l'été 1980, après un déjeuner bien arrosé, Thierry et un ami, Jean-Christophe Pelletier (futur associé de Cyril Neveu dans l'organisation du Rallye du Maroc notamment), aient eu l'improbable idée d'engager la Rolls-Royce Corniche récalcitrante de ce dernier. Aussitôt dit, aussitôt fait avec... la recherche d'un sponsor et pas des moindres ! Très rapidement, la maison Christian Dior décide de prendre part à l'aventure, pour promouvoir son nouveau parfum masculin : Jules. Pour un coup d'essai, ce sera un coup de maître. La légende veut que la firme britannique Rolls-Royce tentât d'empêcher cette association anticonformiste mais qu'elle s'effaçât à la signature de la maison de haute couture française. Bien leur en a pris car à ce jour, aucune opération de communication n'a encore égalé celle de la Rolls-Royce prototype « Jules ». Le succès est total et la couverture médiatique est planétaire !

Notre équipage s'attaque à la construction de ce qui va devenir un véritable prototype, avec l'incontournable sorcier Michel Mockrycki, spécialiste du V8 américain en France et père de certains prototypes Citroën notamment. Thierry de Montcorgé a déjà un solide bagage en tout-terrain, et décide de construire une Rolls avec ce qui se fait de mieux. Oubliez le poids et la



26 December 1978, Paris, Place du Trocadéro. A tall, svelte man, dressed in a white guru-style jumpsuit, gives the go-ahead for a completely mad rally, a 'Transat' des sables' from Paris to Dakar. A motley caravan of 182 vehicles (cars, motorbikes and trucks combined) set off on an adventure that would cross 6 countries, with no less than 3,168 km of highly selective special stages. History was made, and the legend of Thierry Sabine and his unique rally was born. This incredible adventure would become inextricably linked with Africa, which it left behind at the end of the 2000s, heading for South America and then Saudi Arabia.

The popularity of the event grew rapidly, with 216 vehicles taking part in the 1980 edition and 291 in 1981... There were more than 600 in 1988. The great characteristic of these first Dakar rallies was to see professional drivers in search of adventure, 'pearls' in search of trouble, and authentic Geo Trouvetouts convinced that they had designed the right car for this hellish event. In 1981, in the midst of this eclectic mix, we noticed a certain Thierry de Montcorgé, a dandy playboy adventurer, perfectly in tune with the times and this adventure.

Legend has it that one evening in the summer of 1980, after a drunken lunch, Thierry and a friend, Jean-Christophe Pelletier (Cyril Neveu's future partner in the organisation of the Rallye du Maroc, among other events), came up with the improbable idea of hiring the latter's recalcitrant Rolls Royce Corniche. No sooner said than done... with the search for a sponsor, and not the least! It wasn't long before Christian Dior decided to take part in the adventure, to promote its new men's fragrance: Jules. For a first attempt, it turned out to be a masterstroke. Legend has it that the British firm Rolls-Royce tried to prevent this non-conformist association, but gave in to the French haute couture house's signature. Well done them, for to this day, no communication operation has matched that of the Rolls-Royce prototype 'Jules'. It was a total success, and the media coverage was worldwide!

Our team set about building what was to become a real prototype, with the invaluable wizard Michel Mockrycki, a specialist in the American V8 in France and the father of a number of Citroën prototypes in particular. Thierry de Montcorgé already had a solid off-road background, and decided to build a Rolls with the best of the best. Forget the weight and design of the British coupé. A







conception du coupé britannique. Une structure tubulaire est créée de toute pièce avant d'être fixée sur un châssis et des trains roulants renforcés de Toyota BJ 45. Un gros V8 5,7 l de Corvette, une direction assistée de Rolls, un réservoir sur-mesure de 332 l et une coque reprenant parfaitement les formes et dimensions de la Corniche sont réalisées en polyester... L'illusion est réelle, le coup marketing est grandiose, la presse s'affole et le public s'emballa.

Si on s'arrache les cheveux chez Rolls de voir une silhouette de Corniche greffée sur un châssis japonais, et motorisée par un moteur venu d'outre-Atlantique, dès le rassemblement au Trocadéro, on sait que le pari de la Rolls Jules (qui emprunte l'identité de la Corniche « donneuse d'organes ») est gagné. Et ce ne sont pas les péripéties de l'équipage et de l'engin, qui les empêcheront d'arriver classés à Dakar, qui étoufferont les énormes retombées médiatiques de ce coup de pub, véritable casse du siècle. Si Thierry de Montcorgé retiendra par la suite d'autres coups sur le Dakar, avec notamment un improbable – mais trop fragile – proto Jules 6-roues, il faudra attendre 2021 pour que la « Rolls du Dakar » ne soit à nouveau sous les projecteurs, vendue en Private Sale par Aguttes lors de l'incontournable Vente Officielle du Tour Auto by Peter Auto.

Aujourd'hui restaurée, optimisée et mise au point avec un budget conséquent de plus de 150 000 €, elle est prête à prendre le départ du prochain Dakar Classic, à moins que son futur propriétaire ne réponde aux invitation des plus grands événements du monde, dont Pebble Beach ou le Festival of Speed of Goodwood.

Bien plus qu'une voiture de course, bien plus qu'un prototype ou qu'une Rolls-Royce unique, le prototype Jules est plus que cela. Symbole d'une époque où tout était possible, il est l'expression même du « King of Cool », il est un « cas d'école » marketing, un coup médiatique sans pareil... la synthèse réussit associant les mots « aristocratique » et « anticonformiste », ne laissant personne indifférent sur son passage. Ne laissez pas passer votre chance, unique, de posséder une icône allant bien au-delà du monde de l'automobile, digne des plus grandes collections dans le monde.

tubular structure was created from scratch before being fitted to a chassis and running gear reinforced with Toyota BJ 45s. A big 5.7-litre Corvette V8, Rolls power steering, a made-to-measure 332-litre fuel tank and a body perfectly matching the shape and dimensions of the Corniche were made from polyester... The illusion was real, the marketing coup was grandiose, the press went wild and the public went wild.

Even though Rolls was tearing its hair out to see a Corniche silhouette grafted onto a Japanese chassis and powered by an engine from across the Atlantic, by the time of the Trocadéro rally, it was clear that the Rolls Jules gamble (which borrowed the identity of the 'organ donor' Corniche) had paid off. And the ups and downs of the crew and the vehicle, which prevented them from arriving in Dakar in order, were not going to drown out the enormous media impact of this publicity stunt, a real heist of the century. Although Thierry de Montcorgé would later try his hand at other Dakar events, notably with an improbable - but too fragile - 6-wheel Jules proto, it wasn't until 2021 that the 'Rolls Royce of the Dakar' was once again in the spotlight, sold in a Private Sale by Aguttes during the unmissable Official Sale of the Tour Auto by Peter Auto.

Now restored, optimised and tuned at a cost of over €150,000, it is ready to take the start of the next Dakar Classic, unless its future owner accepts invitations to the world's biggest events, including Pebble Beach and the Goodwood Festival of Speed.

Much more than a racing car, much more than a prototype or a unique Rolls-Royce, the Jules prototype is more than that. A symbol of an era when anything was possible, it is the very expression of the 'King of Cool', a marketing 'textbook', an unparalleled media coup... the successful synthesis of the words 'aristocratic' and 'non-conformist', leaving no one indifferent in its wake. Don't miss this unique opportunity to own an icon that goes far beyond the world of cars, and is worthy of the world's greatest collections.





La course contre le temps, est une course en vain. Mais, dans la meute, elle demande un effort supplémentaire, plus encore quand tout ce que nous avons encore à accomplir devient tout ce qui pourrait nous échapper. Pour certains, chaque heure qui passe est une chance, l'occasion de faire un pas de plus vers ce qui nous tient à cœur. Pour le pilote et sa machine, il est l'ombre à semer... Emmanuel Brigand est de ceux-là. Sa quête de victoire, c'est l'histoire d'une volonté profonde qui l'a poussé à se dépasser, acceptant le chemin ardu qui y mène, obligeant à la ténacité autant qu'à l'humilité. Cette quête est le triomphe de tout ce que l'on est prêt à offrir pour donner vie à ses rêves. Comprenez par-là que chaque voiture présentée ici est l'illustration physique d'une quête accomplie, ayant croisé le fer avant de triompher. Marquant ainsi à jamais de son empreinte l'histoire de la course contre le temps. Ce triptyque exceptionnel est une des clés pour prétendre à la victoire. Libre à vous d'y goûter...

The race against time is a race in vain. But in the pack, it requires an extra effort, even more so when all that we still have to accomplish becomes all that could elude us. For some, every hour that passes is an opportunity, a chance to take another step towards what we hold dear. For the driver and his machine, it's the shadow to be cast... Emmanuel Brigand is one of them. His quest for victory is the story of a deep-seated will that has pushed him to surpass himself, accepting the arduous path that leads to it, requiring tenacity as much as humility. This quest is the triumph of all that we are prepared to offer to bring our dreams to life. In other words, each car presented here is the physical illustration of a quest accomplished, having crossed swords before winning. The result is a car that will forever leave its mark on the history of the race against time.

This exceptional triptych is one of the keys to victory. It's up to you to taste it...

Victory at his Peak!



72

Jaguar Type E Semi-Lightweight – 1962

Châssis n° 876856
Carte grise française de collection
Véhicule vendu sans contrôle technique

French historic registration title
Sold without contrôle technique

300 000 – 400 000 €

« Les Jaguar Types E dans leur version FIA écument avec succès les circuits du monde entier. Voici la plus célèbre, performante, et titrée d'entre toutes ! »

“The FIA version of the Jaguar E-Type has been successfully racing on circuits all around the world. Here's the most famous, most efficient and most successful of them all!”



Notre Jaguar 3,8 l Roadster fut produite le 7 mars 1962 et livrée au distributeur américain à New-York le 4 avril 1962. Avant sa totale transformation, l'auto était Opalescent Silver Blue avec un intérieur en cuir rouge et une toile de capote bleu marine (certificat Jaguar Heritage Trust). Une livrée d'une grande élégance pour l'un des plus beaux dessins des années 1960... A son arrivée en Europe, sa vie changera du tout au tout pour devenir aux mains de son propriétaire la Jaguar Type E la mieux préparée, la plus performante, la plus victorieuse mais aussi la plus connue grâce à sa livrée la démarquant de tout le reste du plateau. >

Our Jaguar 3.8l Roadster was produced on 7 March 1962 and delivered to the American distributor in New York on 4 April 1962. Before its total transformation, the car was Opalescent Silver Blue with a red leather interior and a navy blue soft top (Jaguar Heritage Trust certificate). A very elegant livery for one of the most beautiful designs of the 1960s... When it arrived in Europe, its life changed completely, and in the hands of its owner it became the best prepared, best performing and most successful Jaguar E-Type, and also the best known thanks to its livery, which set it apart from the rest of the field. >





C'est au pilote français Jean-Pierre Lajournade que l'on doit la préparation de cette Type E hors du commun. Pour remettre les choses dans le contexte, JP Lajournade affiche déjà un solide palmarès entre Coupe Renault Elf Gordini dès 1975 qu'il remportera en 1978, Formule Renault au sein des écuries Elf et Motul en 1980 et 1981 puis après une carrière professionnelle bien remplie, un palmarès impressionnant aussi bien en Asavé qu'au Tour Auto où il compte 3 victoires au classement général, 5 deuxièmes places et 1 troisième place ! Donc après avoir remporté le Tour Auto Optic 2000 en 2010 au volant de sa Lotus Elan 26R face à des concurrentes plus puissantes, il se portera acquéreur en 2013 de la voiture que nous vous présentons auprès du célèbre préparateur anglais Denis Welsh. Aujourd'hui, les Jaguar Type E Roadster semi-lightweight sont nombreuses sur les plateaux historiques, et c'est à cet exemplaire que nous devons l'engouement et la montée en puissance du modèle jusqu'aux plus hautes marches des podiums !

Cette Jaguar Type E Roadster semi-lightweight est la première développée chez Matter Compétition à Saint-Brice-sous-Forêt. Conformément à la réglementation, sa monocoque est en acier,

habillée d'un capot, d'un hard top, d'un coffre et de portes en aluminium, mais l'expérience de Matter n'est pas à démontrer et les renforts de caisse sont optimisés en vue de rigidifier l'ensemble. La mécanique est confiée au préparateur anglais Denis Welch. Toute la partie moteur bien sûr, mais aussi la boîte de vitesses, le pont et le train arrière. Le montage de la voiture sera assuré par l'équipe qui suit le pilote depuis plus de 30 ans, tous des anciens de chez Renault F1... Au final, la carrosserie représente plus de 440 heures de travail, son poids a diminué de 215 kg (1 060 kg) et la mécanique développe près de 380 ch accouplé à une boîte de vitesse à 4 rapports entièrement synchronisée. Le projet est terminé en février 2015, elle est alors la seule Jaguar Type E roadster semi-lightweight conçue et construite en France à l'époque...

La victoire ne se fera pas attendre car dès le mois d'avril, la voiture est engagée au Tour Auto Optic 2000 qu'elle remportera haut la main. Affirmant un peu plus encore sa suprématie, elle remportera à nouveau l'épreuve l'année suivante devant l'AC Cobra de Ludovic Caron. Son palmarès ne s'arrête pas là, car



Fig. 1



Fig. 2

French driver Jean-Pierre Lajournade was responsible for preparing this extraordinary E-Type. To put things in context, JP Lajournade already boasts a solid record of achievements, including the Renault Elf Gordini Cup from 1975, which he won in 1978, Formula Renault with the Elf and Motul teams in 1980 and 1981, and then, after a busy professional career, an impressive list of honours in both ASAVE and the Tour Auto, where he scored 3 overall victories, 5 second places and 1 third place! So after winning the Tour Auto Optic 2000 in 2010 at the wheel of his Lotus Elan 26R against more powerful rivals, in 2013 he bought the car we are presenting to you from the famous British tuner Denis Welsh. Today, there are plenty of semi-lightweight Jaguar E-Type Roadsters on the historic grid, and it's to this car that we owe the popularity and rise in power of the model to the highest steps of the podiums!

This semi-lightweight Jaguar E-Type Roadster is the first to be developed at Matter Competition in Saint Brice sous Forêt. In accordance with the regulations, its monocoque is made of steel, with an aluminium bonnet, hard top, boot and doors, but Matter's

experience is undeniable, and the body reinforcements have been optimised to make the whole thing more rigid. The mechanics were entrusted to British tuner Denis Welsh. The entire engine, of course, but also the gearbox, axle and rear axle. The car will be assembled by the team that has been following the driver for over 30 years, all former Renault F1 drivers... In the end, the bodywork represents more than 440 hours of work, its weight has been reduced by 215 kg (1,060 kg) and the powertrain develops almost 380 bhp mated to a fully synchronised 4-speed gearbox. The project was completed in February 2015, making it the only semi-lightweight Jaguar E-Type roadster designed and built in France at the time...

Victory was not long in coming, as in April the car was entered in the Tour Auto Optic 2000, which it won hands down. Further asserting its supremacy, it won the event again the following year, ahead of Ludovic Caron's AC Cobra. It went on to win the Grand Prix de l'Age d'Or, the Spa-Classic, the Dix-Milles Tours and the Grand Prix de Pau Historique, all at the front of the field, making it one of the most reliable and successful cars on



on la retrouvera au Grand Prix de l'Age d'Or, à Spa-Classic, aux Dix-Milles Tours ou au Grand Prix de Pau Historique... toujours aux avant-postes, faisant d'elle l'une des voitures les plus performantes et fiable de la scène historique. Symbole de sa supériorité, elle est la première Jaguar Type E Roadster semi-lightweight à remporter le Tour Auto, la seule à l'avoir remporté à... trois reprises !

En 2023, la voiture est confiée à un autre pilote chevronné, déjà vainqueur en championnat de France et d'Europe en historique au volant d'une Porsche ou au Tour Auto dans la catégorie GHI. Voulant décrocher la victoire au classement général (VHC), il acquiert cette Jaguar Type E et la confie à son préparateur, Crubilé Sport à Gazeran dans le 78. Entre temps, Peter Auto s'est aligné sur la réglementation internationale FIA et le bloc moteur en fonte a laissé place à un bloc en aluminium. Le gain de poids est de 37 kg sur le train avant, la Type E est

méconnaissable grâce à une direction devenue plus souple, la voiture est joueuse et bien plus nerveuse. Le verdict ne se fera pas attendre et une troisième victoire sera remportée avec une belle longueur d'avance à Biarritz.

Ayant demandé plus de 500 000 € de développement, elle est vendue avec un PTH valide jusqu'au 31 décembre 2026, trois ponts adaptés respectivement aux circuits rapides, lents et au Tour Auto ainsi que 2 sets de pneus (8 pneus montés sur jantes). Trois classeurs retraçant chaque étape de sa préparation, les réglages, les pièces, les comptes rendus de courses seront également remis à l'acheteur ! Passée également en carrosserie juste avant la vente, les « excès d'optimisme » en spéciale ont été repris sur la jupe arrière et le capot ! Prête à courir, la voiture a été révisée par Crubilé Sport pour prétendre une nouvelle fois à la victoire en 2025.

the historic scene. As a symbol of its superiority, it was the first semi-lightweight Jaguar E-Type Roadster to win the Tour Auto, and the only one to do so on three occasions!

In 2023, the car was entrusted to another experienced driver, who had already won the French and European historic championships at the wheel of a Porsche and the Tour Auto in the GHI category. Wanting to win the overall classification (VHC), he bought this Jaguar E-Type and entrusted it to his tuner, Crubilé Sport in Gazeran in the Paris region of 78. In the meantime, Peter Auto had aligned itself with FIA international regulations and the cast-iron engine block had been replaced by an aluminium one. The weight saving is 37kg on the front axle, and the E-Type is unrecognisable thanks to its smoother steering, which makes the

car much more playful and responsive. The verdict was not long in coming, and a third victory was secured by a considerable margin in Biarritz.

Having cost more than €500,000 to develop, the car is sold with a HTP valid until 31 December 2026, three axles adapted respectively to fast and slow circuits and to the Tour Auto, as well as 2 sets of tyres (8 tyres mounted on rims). Buyers will also receive three folders detailing every stage in the preparation of the car, including settings, parts and race reports! The car also underwent bodywork just before the sale, and the 'excesses of optimism' in the special stage were repeated on the rear apron and bonnet! Ready to race, the car has been serviced by Crubilé Sport so that it can once again claim victory in 2025.



73

Chevron B19 – 1971

Châssis n° B19-71-12
Véhicule de compétition vendu
sans titre de circulation
Competition car, no registration title

160 000 – 220 000 €

« Provenance, palmarès et authenticité indiscutable pour l'un des Sport-Prototypes les plus performants de l'époque ! »

“ Provenance, track record and unquestionable authenticity for one of the most successful Sport-Prototypes of its time!”



Fondée en 1965 par Derek Bennett, un ingénieur devenu pilote de course, le constructeur britannique Chevron a connu un succès rapide en compétition grâce à la qualité de fabrication de ses voitures. La B19, conçue pour courir en catégorie moins de 2 l pour la saison 1971, succède à la très réussie Chevron B16, et apportera à l'entreprise de nombreux podiums et victoires en course. Avec une production de seulement 36 exemplaires, la B19 est considérée comme la voiture la plus réussie de Derek Bennett. >

Founded in 1965 by Derek Bennett, an engineer turned racing driver, British manufacturer Chevron enjoyed rapid success in competition thanks to the build quality of its cars. The B19, designed to race in the under 2-litre category for the 1971 season, succeeded the highly successful Chevron B16, and brought the company numerous podium finishes and race victories. With a production run of just 36, the B19 is regarded as Derek Bennett's most successful car. >





Notre B19 a été vue en compétition sur de nombreux circuits européens. Voiture « usine », elle a couru pour la première fois au Paul Ricard, le 18 avril 1971, avec le pilote Chris Craft équipé d'un Cosworth FVC puis à Salzbourg, Silverstone, Hockenheim, le Nürburgring et Zandvoort dans le cadre du Championnat Européen des voitures de sport 2 Litres. À l'aube de la fin de saison, la voiture sera envoyée en Afrique du Sud pour courir en Springbok avec un moteur Cosworth Vega et inscrite sous les couleurs du Team Gunston. Entre les mains de Mike Hailwood, Brian Redman ou occasionnellement Chris Craft, on la verra à Kyalami et aux 3 Heures de Cape Town, remportant ainsi cette saison très disputée.

Elle ne cessera de courir jusqu'en 1981, date à laquelle elle est achetée par Sir Stirling Moss qui pensait acheter son ancienne Chevron B16 (Internet n'existait pas à l'époque) ! Désormais engagée en course historique, c'est avec son ami Tony Gordon que les deux hommes pilotèrent la voiture sur quelques courses en Angleterre avant de la vendre au pilote Ray Bellm, triple vainqueur de la catégorie C2 du Championnat du monde des voitures de sport en 1985, 1987 et 1988, vainqueur de la catégorie C2 des 24 Heures du Mans en 1985 et 1988 et vainqueur du Championnat BPR en 1996 en compagnie de James Weaver !

En 1987, la voiture sera intégralement restaurée dans les ateliers de Chevron à Winchester avant d'être vendue au pilote de course belge Jean Blaton dit "Beurlys" qui fera courir la voiture jusqu'en 1998 avec le soutien considérable de l'usine. En 2006, le pilote français Alain Schlesinger l'achètera à son tour et commandera une restauration par Kelvin Jones Motorsports, y compris l'installation d'un Cosworth FVC aux spécifications d'origine.

Reconnue par l'historien de la marque Tim Colman depuis 1983 et Roger Andreason ancien directeur général de Chevron décédé en 2019 comme l'une des B19 les plus authentiques (certificat à l'appui), elle participe aux mains de son actuel propriétaire à plusieurs courses du Classic Endurance Racing by Peter Auto depuis 2020, avant de remporter le CER 1 l'année suivante ! Vendue avec un moteur 1 790 cm³ neuf et un PTH valide jusqu'en 31 décembre 2031, elle est entretenue par Crubilé Sport depuis son achat et n'attend qu'à reprendre la piste.

Our B19 was seen competing on many European circuits. A 'factory' car, it raced for the first time at Paul Ricard on 18 April 1971, with driver Chris Craft in a Cosworth FVC, and then at Salzburg, Silverstone, Hockenheim, the Nürburgring and Zandvoort as part of the 2-litre European Sports Car Championship. As the season drew to a close, the car was sent to South Africa to race in the Springbok with a Cosworth Vega engine and entered in the colours of Team Gunston. In the hands of Mike Hailwood, Brian Redman and occasionally Chris Craft, it was seen at Kyalami and the 3 Hours of Cape Town, winning this hotly contested season.

It did not stop racing until 1981, when it was bought by Sir Stirling Moss, who was thinking of buying his old Chevron B16 (the Internet did not exist at the time)! Now entered in historic racing, it was with his friend Tony Gordon that the two men entered the car in a few races in England before selling it to the driver Ray Bellm, triple winner of the C2 category of the World Sports Car Championship in 1985, 1987 and 1988, winner of the C2 category of the Le Mans 24 Hours in 1985 and 1988 and winner of the BPR Championship in 1996 in the company of James Weaver!

In 1987, the car was completely restored in Chevron's Winchester workshops before being sold to Belgian racing driver Jean Blaton, known as 'Beurlys', who raced the car until 1998 with considerable support from the factory. In 2006, French driver Alain Schlesinger bought the car and commissioned a restoration by Kelvin Jones Motorsports, including the installation of a Cosworth FVC to the original specification.

Recognised by marque historian Tim Colman since 1983 and former Chevron managing director Roger Andreason, who died in 2019, as one of the most authentic B19s (certificate to back it up), it has competed in several Classic Endurance Racing by Peter Auto races since 2020, before winning the CER 1 in 2021 in the hands of its current owner. Sold with a new 1,790cc engine and a PTH valid until 31 December 2031, it has been maintained by Crubilé Sport since its purchase and is just waiting to get back on the track.



74

Porsche 911 Turbo 3.3 Gr. 4 – 1981

Châssis n° WP0ZZZ93ZCS000061
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

240 000 – 280 000 €

« Un palmarès à la hauteur de ses performances et sa fiabilité : époustouflant ! »

“A track record to match its performance and reliability: stunning!”



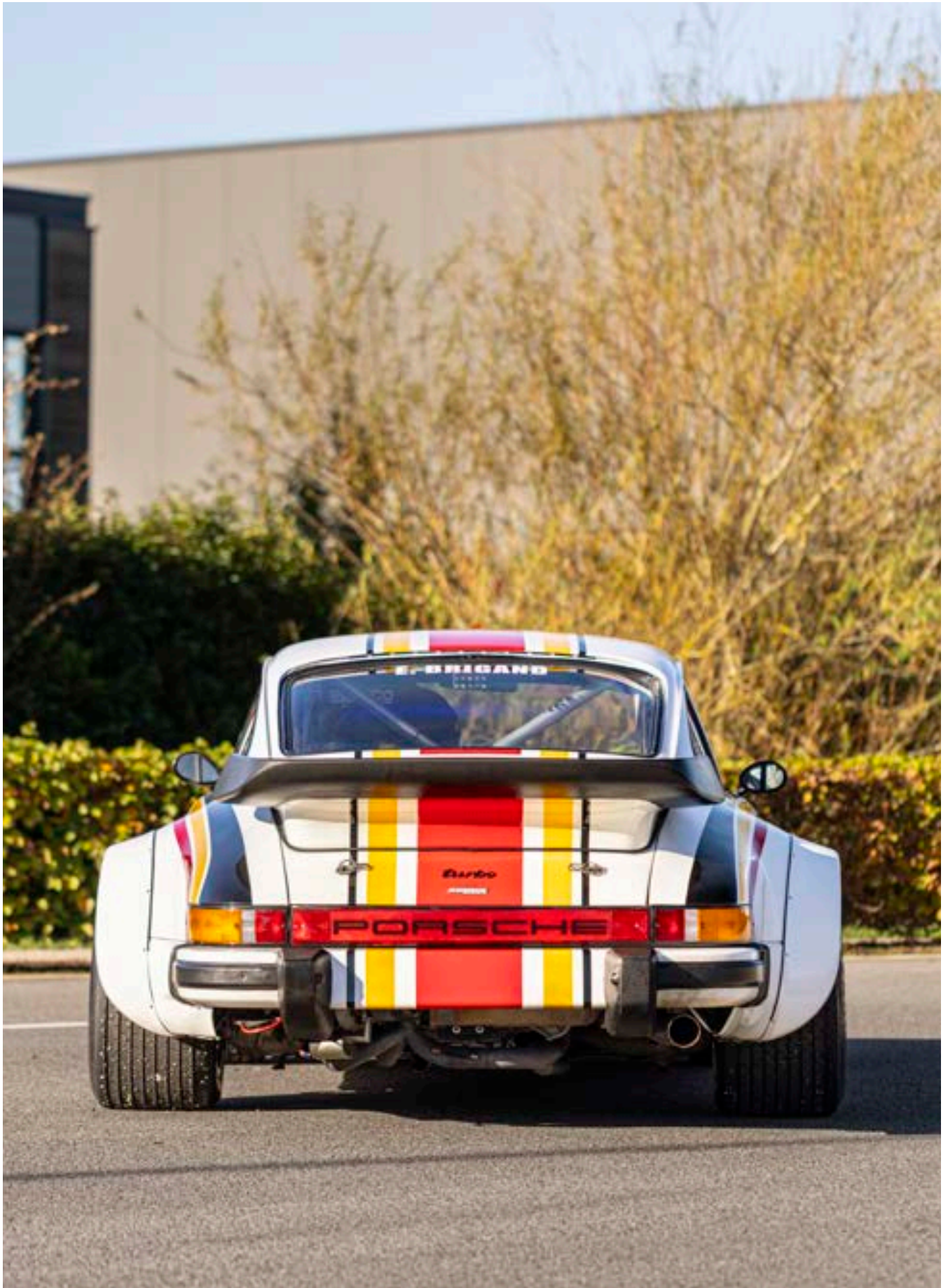
© JMBBC

Selon son numéro de châssis, cette 911 Turbo 3.3 type 930 serait vraisemblablement le 61^e exemplaire produit pour l'Europe, sur les 938 exemplaires produits pour le millésime 1982. Selon son rapport Histovec, cet exemplaire fut immatriculé le 30 août 1981 en France avant d'être modifié en vue d'obtenir son Passeport Technique Historique pour courir en historique.

A la demande du pilote professionnel Philippe Gache, la voiture est construite entre 2009 et 2010 par SMG Racing pour participer au Tour de Corse Historique 2010. Philippe Gache réalisera 8 temps scratch sur les 18 épreuves spéciales, dominant largement la tête de la course. À la fin du Rallye la voiture est vendue à un pilote Lyonnais qui ne fera qu'un Rallye avec. Il la vend à ami, pilote dans l'Ouest de la France, qui fera quelques Rallyes avec en 2013. Enfin la voiture est vendue en 2015 à un pilote de Grenoble avant que le triple vainqueur du Tour Auto, Jean-Pierre Lajournade, ne s'en porte acquéreur en septembre 2017. >

According to its chassis number, this 911 Turbo 3.3 type 930 was probably the 61st of the 938 cars produced for Europe in 1982. According to its Histovec report, this car was registered in France on 30 August 1981 before being modified to obtain its Historic Technical Passport for historic racing.

At the request of professional driver Philippe Gache, the car was built between 2009 and 2010 by SMG Racing to take part in the 2010 Tour de Corse Historique. Philippe Gache set 8 fastest times on the 18 special stages, largely dominating the race. At the end of the rally, the car was sold to a driver from Lyon who would only drive it once. He then sold it to a friend, a driver from the west of France, who drove it on several rallies in 2013. Finally, in 2015, the car was sold to a driver from Grenoble, before three-time Tour Auto winner Jean-Pierre Lajournade bought it in September 2017. >







Entre décembre 2017 et novembre 2020, la voiture sera alors complètement revue. La coque sera envoyée chez Matter Compétition pour recevoir un arceau de sécurité soudé 6-points et les renforts de caisse Gr. 4. En parallèle, des travaux de carrosserie importants sont réalisés avec le réalignement des ailes, réfection des planchers, réservoir d'essence 110 litres, bache à huile format « usine » à l'avant, rehausse du radiateur, etc...

L'ensemble des réglages seront également corrigés avec son équipe qui l'entoure depuis plus de 30 ans et le support de Crubilé Sport (78). Côté mécanique, le moteur délivre 454 ch à 5 500 tr/min, la boîte de vitesses est équipée de pignons retro Sport type 935 et le turbo est un KKK K27. Plus de 590 heures de travail furent investis dans cette voiture avant l'obtention de son nouveau PTH FIA le 25 novembre 2020 (valide 10 ans) !

Engagée chez Peter Auto et en HVM, on notera un 4^e temps derrière deux Porsche 935 et une Porsche 930 Turbo lors de la Porsche Classic Race au Mans Classic 2022 avant qu'une casse moteur ne coupe sa course. Depuis, son haut moteur a été refait par les équipes de Crubilé Sport (78) et elle a empoché le titre en Classic Endurance Racing GT en 2023 et deux titres de Champion de France Historique en 2023 et 2024 aux mains d'Emmanuel Brigand !

Between December 2017 and November 2020, the car will be completely overhauled. The body will be sent to Matter Competition to receive a 6-point welded roll bar and Gr. 4 body reinforcements. At the same time, major bodywork work will be carried out, including realignment of the wings, refurbishment of the floorboards, a 110-litre fuel tank, a factory-size oil tank at the front, a radiator upgrade, and so on.

All the settings will also be corrected with the help of his team, which has been working with him for over 30 years, and the support of Crubilé Sport (78). Mechanically, the engine delivers 454 bhp at 5,500 rpm, the gearbox is fitted with retro Sport type 935 gears and the turbo is a KKK K27. More than 590 hours of work were invested in this car before it obtained its new FIA PTH on 25 November 2020 (valid for 10 years)!

Entered by Peter Auto and in HVM, it set 4th fastest time behind two Porsche 935s and a Porsche 930 Turbo in the Porsche Classic Race at Le Mans Classic 2022 before an engine failure cut short its race. Since then, its top engine has been rebuilt by the teams at Crubilé Sport (78) and it pocketed the Classic Endurance Racing GT title in 2023 and two French Historic Championship titles in 2023 and 2024 in the hands of Emmanuel Brigand!



75

Ford Mustang 289 – 1966

Châssis n° 6R07C185487
Titre de circulation monégasque

Monegasque registration title

50 000 – 70 000 €

« Une Mustang très performante idéale pour débiter en historique ! »
“An ideal Mustang for getting started in historic!”



Présentée en 1964, la Mustang connaît un succès immédiat et sera rapidement utilisée en compétition. En Europe elle s'illustre aussi bien sur piste aux 24 Heures du Mans qu'en rallye au Monte Carlo ou au Tour de France Auto.

Éligible au Tour Auto et en Classic Touring Challenge, notre Mustang 289 se présente aujourd'hui dans son jus, sa carrosserie a été repeinte il y a quelques années et elle porte les stigmates de son utilisation en compétition. Son capot noir, ses longues portées ou encore ses bandes colorées lui donnent un superbe look.

Son habitacle entièrement d'origine se trouve lui aussi dans son jus, seuls les éléments de sécurité nécessaires à son

usage en compétitions ont été ajoutés ; elle possède donc un arceau 6-points, une paires de sièges baquets et des harnais OMP ou encore un coupe-circuit et un extincteur.

Elle a participé à de nombreuses épreuves historiques dont le Tour Auto en 2014, 2015 et 2016, ou encore à la course de côte d'Ollon Villars en 2017. On notera que son PTH est aujourd'hui à renouveler.

Entretenue chez le spécialiste Burgol Racing à Genève, son moteur a bénéficié d'une réfection et d'une préparation récemment, il a très peu roulé depuis. Ayant fait la joie de son propriétaire ces dernières années cette belle Mustang est en quête d'un nouveau pilote pour goûter à nouveau aux joies de la compétition !



Presented in 1964, the Mustang was an immediate success and was quickly used in competition. In Europe, it distinguished itself on the track at the 24 Hours of Le Mans as well as in rallying at the Monte Carlo or the Tour de France Auto.

Eligible at The Tour Auto and Classic Touring Challenge, our Mustang 289 is presented today in its original condition, its bodywork was repainted a few years ago and it bears the marks of its use in competition. Its black hood, its long spans or its colored stripes give it a superb look.

Its entirely original interior is also in its original condition, only

the safety elements necessary for its use in competitions have been added; it therefore has a 6-point roll bar, a pair of bucket seats and OMP harnesses or even a circuit breaker and a fire extinguisher.

It has participated in many historic events including the Tour Auto in 2014, 2015 and 2016, and the Ollon Villars hill climb in 2017. It should be noted that its HTP now needs to be renewed.

Maintained by the specialist Burgol Racing in Geneva, its engine has recently been overhauled and prepared, and it has been driven very little since then, this beautiful Mustang is looking for a new driver to taste the joys of competition again!

76

Chevrolet Corvette C3 Gr. 4-5 – 1969

Châssis n° 194379S704756
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

60 000 – 80 000 €

« Authentique voiture de course avec palmarès en période »
“Genuine racing car with a track record to match”



L'exemplaire que nous vous présentons entame sa carrière aux mains du pilote privé belge Chris Tuerlinx, alors concessionnaire General Motors. Il l'engage aux 1 000 Kilomètres de Monza en 1971 avec le Trans-Europe Gulf Racing Team et termine 15^e avant de courir aux 1 000 Kilomètres de Spa le mois suivant. Lors de la saison 1972, le pilote belge engage de nouveau sa voiture à Spa avec le Euroil Racing Team mais ne termine pas la course à cause d'un problème mécanique.

La Corvette est ensuite vendue à Hans Deen, pilote néerlandais qui fera évoluer sa monture à mi-chemin entre les Gr. 4 et 5 avec son gargantuesque moteur V8 de 7,5 l de cylindrée. La spectaculaire Corvette signe son retour sur les circuits en 1975 dans le Championnat national des Pays-Bas dont l'ensemble des manches se déroule sur le circuit de Zandvoort. Elle porte alors les couleurs de son sponsor principal, l'ATCO pour Atlantic Paper Company. Après une saison d'apprentissage Hans Deen termine la saison 1976 à la première place. La saison suivante

The car we are presenting to you began its career in the hands of Belgian private driver Chris Tuerlinx, then a General Motors dealer. He entered it in the 1,000 kilometres of Monza in 1971 with the Trans-Europe Gulf Racing Team and finished 15th before racing in the 1,000 kilometres of Spa the following month. During the 1972 season, the Belgian driver entered his car again at Spa with the Euroil Racing Team, but failed to finish the race due to a mechanical problem.

The Corvette was then sold to Hans Deen, a Dutch driver who took the car from Group 4 to Group 5 with its gargantuan 7.5-litre V8 engine. The spectacular Corvette made its return to the racetrack in 1975 in the Dutch National Championship, with all rounds taking place at the Zandvoort circuit. At the time, it wore the colours of its main sponsor, ATCO (Atlantic Paper Company). After a learning season, Hans Deen finished the 1976 season in first place. The following season was not as successful, and 1978 marked the end of the Dutch driver's career. Our Corvette







n'est pas aussi réussie, et 1978 marquera l'arrêt de la carrière du pilote néerlandais. Notre Corvette devient alors la propriété de Bas Van Vliet qui l'engagera à deux manches du Championnat de Benelux.

L'année 1978 marquera la première retraite de cet exemplaire dont la carrière en compétitions officielles aura duré près de 10 ans. Au cours des années 1980, elle est remise chez un collectionneur et arrive sur le territoire français en 1996 dans une nouvelle collection privée. En 2003, c'est le préparateur Yvan Mahé (Equipe Europe) qui en fait l'acquisition, elle nécessite alors une restauration avant de reprendre la piste. Les travaux de remise en état seront finalement engagés par un nouveau propriétaire en 2007.

En 2010, près de 30 ans après sa dernière compétition officielle, la Corvette retrouve la piste dans le très relevé championnat historique CER sur le circuit du Castellet au milieu de ses rivaux d'antan. Nous la verrons de nouveau courir sur le Paul Ricard en 2011, toujours en CER, avant d'être à nouveau révisée par l'écurie Still Racing dirigée par Eric Hélary. Entre 2012 et 2015, son propriétaire engagera près de 50 000 € de frais pour réviser intégralement la mécanique.

Cet exemplaire présente un historique singulier et des performances de premier rang sur circuit grâce à son V8 de 7 l. Elle sera livrée avec ses jantes BBS d'origine, accompagnée d'un PTH FIA à renouveler et de nombreux documents et photos d'époque. Ayant peu roulé ces dernières années, une révision sera à prévoir.

then became the property of Bas Van Vliet, who entered it in two rounds of the Benelux Championship.

1978 marked the first retirement of this model, whose career in official competitions lasted almost 10 years. During the 1980s, it was stored by a collector, before arriving in France in 1996 in a new private collection. In 2003, it was acquired by tuner Yvan Mahé (Equipe Europe), who decided that it needed to be restored before returning to the track. The restoration work was finally undertaken by a new owner in 2007.

In 2010, almost 30 years after its last official competition, the Corvette is back on track in the highly competitive CER Historic Championship at Le Castellet, alongside its rivals of yesteryear. In 2011, it raced again at Paul Ricard, again in the CER, before being overhauled once again by the Still Racing team run by Eric Hélary. Between 2012 and 2015, its owner will spend almost €50,000 on a complete overhaul of the car's mechanics.

The 7.0-litre V8 gives the car a unique history and top-class performance on the racetrack. It will be delivered with its original BBS rims, accompanied by an FIA PTH to be renewed and numerous documents and period photos. As it has not been driven much in recent years, it will require servicing.



77

Chevrolet Corvette C3 L89 – 1968

Châssis n° 194678S404229
Carte grise française de collection
Véhicule vendu sans contrôle technique

French historic registration title
Sold without contrôle technique

60 000 – 80 000 €

« Une rarissime et bestiale L89, entrée dans la légende des Corvette de course »

“A very rare and beastly L89, entered into the legend of Corvette racing”

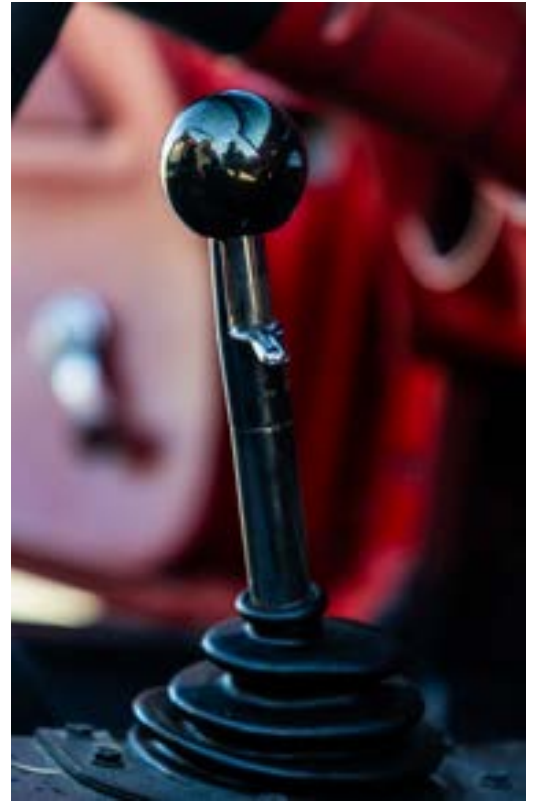


Pour le millésime 1968, la General Motors Company frappe un grand coup, en dévoilant une nouvelle génération de sa muscle car à succès, la Corvette, avec la C3 Stingray (et non plus Sting Ray), qui se distingue de sa grande sœur la C2 par un dessin entièrement revu, et conforme aux standards de l'époque. La C3 restera 14 ans en production, avant de laisser place à la C4.

Au lancement, la C3 était disponible avec un choix de 6 moteurs, tous des V8 : 2 small blocks, et 4 big blocks. Au sommet de la gamme, le moteur code L89, développant 435 ch en série... Avec ses culasses en aluminium, ses grosses soupapes, son collecteur d'admission également en alu et ses trois carburateurs Holley, il avait sensiblement la même puissance que la version fonte, mais il pesait près de 35 kg de moins ! En 1969, GM commercialisa 38 762 Corvette, dont seulement 390 L89, considérée aujourd'hui comme la C3 de série la plus rapide et la plus équilibrée.

En 1972, la voiture qui illustre ces pages fut achetée auprès de Dick Guldstrand, un pilote et préparateur Chevrolet de légende, en Californie, par un Anglais, pour que son fils court à son volant en Angleterre. Après une sérieuse préparation à la sauce Guldstrand, la voiture traversa l'Atlantique, et Rhoddy Harvey-Bailey écuma à son volant les courses de la saison 1972 du très médiatique championnat britannique Mod Sports. Six victoires, trois 2^e places, quelques records de tours : la Corvette couleur Rally Red devient rapidement incontournable. Et avec le pilotage généreux de Rhoddy, les 500 ch de la bête, ses jantes American Racing ou Minilites, et sa cure d'amaigrissement en cours de saison (exit hard top, phares escamotables, etc.), elle ne passait pas inaperçue !

A la fin de la saison, Roddy aspirait à passer en monoplace (ce qu'il ne fit pas, créant une entreprise renommée dans le développement châssis et suspension) et remisa la Corvette



For the 1968 vintage, the General Motors Company made a big splash, unveiling a new generation of its successful muscle car, the Corvette, with the C3 Stingray (and no longer Sting Ray), which distinguished itself from its big sister the C2 by a completely revised design, and in line with the standards of the time. The C3 remained in production for 14 years, before giving way to the C4. At launch, the C3 was available with a choice of 6 engines, all V8s: 2 small blocks, and 4 big blocks. At the top of the range, the engine code L89, developing 435 hp as standard... With its alloy cylinder heads, its large valves, its intake manifold also in alloy and its three Holley carburetors, it had roughly the same power as the cast iron version, but it weighed almost 35 kg less! In 1969, GM sold 38,762 Corvettes, including only 390 L89s, considered today to be the fastest and most balanced production C3.

In 1972, the car that illustrates these pages was purchased from Dick Guldstrand, a legendary Chevrolet driver and tuner, in California, by an Englishman, so that his son could race at the wheel in England. After serious preparation in the Guldstrand style, the car crossed the Atlantic, and Rhoddy Harvey-Bailey scoured the 1972 season of the highly publicized British Mod Sports championship at the wheel. Six victories, three 2nd places, a few lap records: the Rally Red Corvette quickly became a must-have. And with Rhoddy's generous driving, the beast's 500 hp, its American Racing or Minillites rims, and its weight loss during the season (no more hard top, retractable headlights, etc.), it did not go unnoticed!



dans son garage 10 ans durant, avant de la revendre au milieu des années 1980, à un amateur qui entama une restauration qui fut terminée aux Etats-Unis par son propriétaire suivant au début des années 2000, avec un moteur développant alors 543 ch à 6 100 tr/min. Il est à noter que le bloc, cassé au cours de la saison 1972, avait été remplacé par un bloc similaire de 1967, type 942 427 qui équipe toujours la voiture à ce jour, avec les fameuses culasses aluminium d'origine, et accouplé à la boîte 4-vitesses mécanique Muncie close-ratio d'époque.

La voiture, fut importée en Europe à la fin des années 2000, et acquise par son actuel propriétaire en 2021. Accompagnée d'un important dossier historique incluant de nombreuses photos de course d'époque, cette Corvette unique, dans un bel état d'usage, toujours équipée de ses harnais et de son demi-arceau d'époque, est prête à être utilisée sur route ou sur circuit par son prochain propriétaire. Après remise à niveau, elle sera éligible aux plus grands événements du genre, dont le Tour Auto ou le Mans Classic.

At the end of the season, Roddhy aspired to move to single-seaters (which he did not do, creating a renowned company in chassis and suspension development) and put the Corvette in his garage for 10 years, before selling it in the mid-1980s, to an enthusiast who began a restoration that was completed in the United States by its next owner in the early 2000s, with an engine developing 543 hp at 6,100 rpm. It is worth noting that the block, broken during the 1972 season, had been replaced by a similar block from 1967, type 942 427 which still equips the car to this day, with the famous original alloy cylinder heads, and coupled to the period Muncie close-ratio 4-speed manual gearbox.

The car was imported to Europe in the late 2000s and acquired by its current owner in 2021. Accompanied by an extensive history file including numerous period racing photos, this unique Corvette, in beautiful used condition, still equipped with its period harnesses and half-cage, is ready to be used on the road or on the circuit by its next owner. After being refurbished, it will be eligible for the biggest events of its kind, including the Tour Auto or Le Mans Classic.



78

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!*”

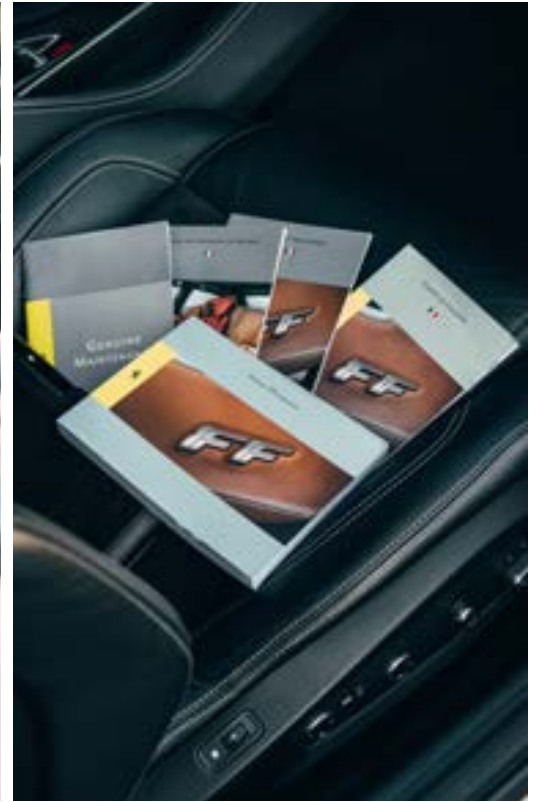


Au Salon de Genève 2011, la firme au cheval cabré présente la remplaçante de sa 612 Scaglietti : prénommée FF, la nouvelle née arrive avec un nombre important d'innovations, notamment l'adoption du système 4RM (4-roues motrices), inédit sur une Ferrari. Cette nouveauté intègre deux boîtes de vitesses 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 un voile de peinture plus récent, les autres éléments sont d'origine et en bon état. La sellerie est, elle aussi, très bien conservée, avec simplement un défaut à noter au niveau du gainage du cuir des aérations au tableau de bord. >



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. >



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 (72 % à l'avant, 44 % à l'arrière), 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 décade, les Ferrari 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 upholstery is also very well preserved, with just one flaw to be noted in the leather cover of the dashboard vents.

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 (72% at the front, 44% at the rear), 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!



79

Ferrari 458 Speciale – 2014

Châssis n° 200987
Carte grise française

French registration title

350 000 – 450 000 €

« La dernière Ferrari V8 atmosphérique,
la future pièce maitresse des grosses collections ! »

*“Ferrari’s latest naturally-aspirated V8,
the future masterpiece of major collections!”*



Depuis la 308 GTB, Ferrari a toujours produit un modèle possédant un V8 en position central-arrière, et à partir de la 360, la gamme s'enrichit en fin de cycle par une version spéciale, entre la piste et la route : Challenge Stradale, Scuderia, Speciale, et Pista, la dernière-née. Ces modèles sont de véritables raretés sur le marché, et sont les collecteurs de demain... La 458 Italia est présentée au Salon de Francfort 2009 et fait passer la firme au Cheval Cabré dans une nouvelle dimension, d'abord grâce à une ligne à couper le souffle signée Pininfarina, mais aussi et surtout grâce aux performances délivrées par le V8 atmosphérique de 570 ch, propulsant la bête à 325 km/h avec un 0 à 100 abattu en 3,4 secondes... Très vite avouée par Ferrari comme la dernière Berlinette à moteur atmosphérique, la 458 devient immédiatement un objet prisé par tous les collectionneurs et se propulse dans le rang des mythes de l'automobile. >

Since the 308 GTB, Ferrari has always produced a model with a V8 in a central-rear position, and from the 360 onwards, the range is enriched at the end of the cycle by a special version, between the track and the road: Challenge Stradale, Scuderia, Speciale, and Pista, the latest model. These models are true rarities on the market, and are the collectors of tomorrow... The 458 Italia was presented at the 2009 Frankfurt Motor Show and took the Prancing Horse firm into a new dimension, firstly thanks to its breathtaking lines designed by Pininfarina, but also and above all thanks to the performance delivered by the 570 bhp naturally-aspirated V8, propelling the beast to 325 km/h with a 0 to 100 sprint in 3.4 seconds... Quickly acknowledged by Ferrari as the last Berlinetta with a naturally-aspirated engine, the 458 immediately became a prized possession for collectors and was propelled into the ranks of motoring myths. >





En 2013, Ferrari annonce la fin de la production en présentant la 458 Speciale : l'ensemble de l'architecture de la voiture est revu, et le résultat est incroyable avec une perte de 90 kg sur la balance, et un gain de 35 ch, faisant culminer l'ensemble à 605 ch pour 1 290 kg... La boîte de vitesses est elle aussi revue, et pousse l'efficacité en rendant plus rapides les baisses de rapport de 44 %, et les hausses de 20 % ! A tout cela s'ajoute une nouveauté extrêmement importante qui équipera bientôt toute la gamme Ferrari, le système SSC (Slide Slip Control), permettant d'atteindre des vitesses bien plus importantes en virage, et un contrôle bien plus facile lors de cessions en glisse... Le résultat est exceptionnel, et la presse érige directement la Speciale au rang d'icône : Sport Auto titre « La Gifle ! », Top Gear « Future classic, without doubt » avant de l'élire « Supercar de l'année 2013 ».

Notre exemplaire fait partie des toutes premières 458 Speciale livrées à un client privé, vendue neuve par les Etablissements F.M.A. d'Anvers en Belgique, dans cette très belle combinaison de couleur Nero Daytona et bandes Racing 2 de couleur Grigio Corsa, sur un intérieur noir. Le propriétaire actuel, important collectionneur Ferrari du Sud de la France, achète cette auto il y a un an, et lui offre dès le début une révision complète (la voiture avait alors 41 250km au compteur) chez les spécialistes agréés de Modena Sport, à Toulouse. La voiture est encore aujourd'hui sous garantie Ferrari jusqu'à début juin 2025, et la révision annuelle sera effectuée juste après la vente chez Ferrari aux frais du vendeur.

Aujourd'hui, la voiture est en parfait état de fonctionnement, et ne compte qu'un peu plus de 42 000 km à son compteur. Sa conduite est absolument exceptionnelle : la boîte de vitesses est un délice nous accompagne jusqu'aux 9 000 tr/min en toute facilité, le tout avec une bande son que seul un moteur atmosphérique peut offrir. Le manetino est un appel au crime, et pousse son conducteur (dans la peau d'un pilote dès son arrivée dans le cockpit...) à tenter le mode Race, qui change la philosophie de la voiture... 30 % d'accélérateur, palettes en main, les sensations sont au rendez-vous : passez aux générations d'après et vous ne retrouverez plus cette petite chose qui rend une auto de cette catégorie aussi agréable ! En conduite souple, la voiture devient confortable et roulable sans problème sur de longues distances (on comprend à ce moment-là les kilométrages importants que certains exemplaires peuvent avoir).

Avis à tous les collectionneurs n'ayant pas encore eu la chance de prendre le volant d'une Speciale : ne vous y trompez pas, cette version est un futur collector qui occupera dès demain les places les plus importantes des collections de Modern Classics. Les prix n'ont jamais été aussi bas, et sont voués à exploser dans un futur très proche !

In 2013, Ferrari announced the end of production with the launch of the 458 Speciale: the car's entire architecture was reworked, with the result being a weight loss of 90 kg and a gain of 35 bhp, bringing the total to 605 bhp for 1,290 kg... The gearbox was also redesigned, boosting efficiency by making gear changes 44% quicker and gear increases 20% faster! Added to all this was an extremely important new feature that would soon be fitted to the entire Ferrari range, the SSC (Slide Slip Control) system, enabling the car to reach much higher speeds in bends, and much easier control during slipping turns... The result was exceptional, and the press immediately elevated the Speciale to iconic status: Sport Auto headlined it 'The Slap!', Top Gear 'Future classic, without doubt' before voting it 'Supercar of the Year 2013'.

Our example was one of the very first 458 Speciale to be delivered to a private customer, and was originally distributed by F.M.A. in Antwerp, Belgium, in this beautiful colour combination of Nero Daytona and Racing 2 stripes in Grigio Corsa, on a black interior. The current owner, a major Ferrari collector from the south of France, bought the car a year ago, and from the outset gave it a complete overhaul (the car had 41,250km on the clock at the time) at the approved specialists of Modena Sport in Toulouse.

The car is still under Ferrari warranty until the beginning of June 2025, and the annual service will be carried out immediately after the sale by Ferrari at the seller's expense.

Today, the car is in perfect working order, with just over 42,000 km on the clock. The ride is absolutely exceptional: the gearbox is a delight of efficiency, and the engine takes you up to 9,000 rpm with ease, all with a soundtrack that only a naturally-aspirated engine can offer. The manettino is a crime caller, prompting the driver (who feels like a racing driver from the moment he enters the cockpit...) to try the Race mode, which changes the philosophy of the car... 30% throttle, paddles in hand, the sensations are there for the taking: move on to the next generations and you won't find that little thing that makes a car of this category so enjoyable! When driven smoothly, the car becomes comfortable and can be driven over long distances without any problem (which is when you realise why some examples have some high mileage).

To all collectors who haven't yet had the chance to get behind the wheel of a Speciale: make no mistake, this version is a future collector's item that will take pride of place in Modern Classics' collections from tomorrow. Prices have never been so low, and are set to explode in the very near future!



80

Porsche 911 4S (992) – 2019

Châssis n° XPOZZZ99ZLS215370
Carte grise française

French registration title

140 000 – 160 000 €

« Performance, luxe et efficacité sous une robe intemporelle. »
“Performance, luxury and efficiency in a timeless dress.”



Après plus de 70 ans de carrière, l'icône 911 n'a eu de cesse d'évoluer, jusqu'à la 992, poursuivant la route débutée par cette légende de l'Histoire de l'automobile.

Dernière génération de 911 sans hybridation, cette 992 Phase 1 est proposée ici dans sa version Coupé Carrera 4S ; le moteur développant 450 ch et offrant un couple de 530 Nm, permet à cette authentique 4-roues motrices qui bénéficie de l'excellente boîte de vitesses PDK à huit rapports d'abattre le 0 à 100 km/h en seulement 3,6 secondes, avec une V-max de 306 km/h !

La technologie de cette 911 est aujourd'hui la référence en termes de conduite sportive et de confort, avec son intérieur a

l'assemblage parfait orné de cuir d'alcantara et d'aluminium ; notre exemplaire bénéficie de belles options, dont la gestion des modes de conduite, des réglages châssis et des échappements par une molette au volant.

Vendue neuve en Allemagne, cette 992 fut importée en France par un Centre Officiel Porsche et permet d'échapper au terrible malus (aujourd'hui autour de 60 000 €) condamnant la vente de ce genre d'auto...

Bénéficiant de son carnet complet et d'une révision récente à 26 365 km, cette 992 offre un état exceptionnel, proche du neuf. Une occasion, à saisir.



After a career spanning more than 70 years, the iconic 911 has never ceased to evolve, right up to the 992, continuing the journey begun by this legend of motoring history.

The last generation of 911 without hybridisation, this 992 Phase 1 is offered here in its Carrera 4S Coupé version; the engine developing 450 bhp and offering 530 Nm of torque, enables this genuine four-wheel-drive car, which benefits from the excellent eight-speed PDK gearbox, to accelerate from 0 to 100 km/h in just 3.6 seconds, with a V-max of 306 km/h!

The technology of this 911 is now the benchmark in terms of sporty driving and comfort, with its perfectly assembled interior

adorned with alcantara leather and aluminium; our example benefits from some great options, including the management of driving modes, chassis settings and exhausts via a steering wheel-mounted dial.

Sold new in German, this 992 was imported into France by an Official Porsche Centre and avoids the terrible malus (currently around €60,000) that condemns the sale of this type of car...

With a full service history and a recent 26,365 km service, this 992 is in exceptional, near-new condition. A great opportunity.





81

Alpine A 110 S – 2022

Châssis n° VFAAEFD0168988871
Carte grise française

French registration title

75 000 – 85 000 €

« L'exclusivité française associée aux performances
made in Dieppe. »

“French exclusivity with Dieppe legend taste.”



En 2018, Renault a officialisé la renaissance la célèbre marque fondée par Jean Rédélé, Alpine, en réinventant avec talent la légendaire A110 Berlinette, fabriquée dans le département sport et compétition de la firme au losange, à Dieppe, là où tout avait commencé.

Le design de cette A110 « 2.0 » lui a offert un succès immédiat, notamment grâce à son moteur 4-cylindres 1 798 cm³ de 252 ch et 320 Nm de couple et un poids plume de 1 140 kg qui lui permettent d'abattre le 0 à 100 km/h en seulement 4,5 secondes.

Avec un châssis et des freins très efficace, cette propulsion laisse toute ses performances s'exprimer sur routes sinueuses, comme son aînée à la grande époque : le pari d'Alpine est donc gagné.

La voiture que nous présentons est une A110 S, qui se situe dans la gamme entre les modèles de base et la Radicale, ici proposée avec l'option pack Aero, qui comprend des pneus Michelin Sport 4 et un aileron ainsi que des appendices aérodynamiques en carbone ; des particularités qui font de cette Alpine, qui voit sa puissance grimper à 300 ch, la plus radicale des Alpine utilisables au quotidien.

Le modèle présenté est une deuxième main française livrée neuve par le centre Alpine de Toulouse en août 2022, dans un état proche du neuf, avec un peu plus de 6 000 km au compteur ; elle présente une usure très minime des pneumatiques et des freins d'origine, qui témoignent d'un usage très raisonnable dans sa conduite ; serez vous celui qui la pilotera sur circuit ? A suivre.



In 2018, Renault made official the rebirth of the famous brand founded by Jean Rédélé, Alpine, by skilfully reinventing the legendary A110 Berlinette, manufactured in the firm's sports and competition department in Dieppe, where it all began.

The design of this A110 '2.0' made it an instant success, thanks in particular to its 1,798 cc 4-cylinder engine with 252 hp and 320 Nm of torque and a featherweight of 1,140 kg, which enabled it to accelerate from 0 to 100 km/h in just 4.5 seconds.

With a highly efficient chassis and brakes, this rear-wheel drive car lets its performance shine through on twisty roads, just like its predecessor in its heyday: Alpine's gamble has paid off.

The car we are presenting is an A110 S, which sits in the range between the basic models and the Radicale, here offered with the Aero pack option, which includes Michelin Sport 4 tyres and a spoiler as well as carbon aerodynamic appendages; features that make this Alpine, which sees its power rise to 300 bhp, the most radical of the Alpines that can be used as a daily car.

The model presented is a second-hand French model delivered new by the Alpine centre in Toulouse in August 2022, in near-new condition, with just over 6,000 km on the odometer; it shows very minimal wear to the original tyres and brakes, which testifies to very reasonable driving habits; will you be the one to drive it on the racetrack? Stay tuned.

82

Mercedes-Benz 300 E Brabus 3.6 – 1986

Châssis n° WDB1240301A399387
Carte grise française de collection
Véhicule vendu sans contrôle technique

French historic registration title
Sold without contrôle technique

35 000 – 55 000 €

« Intéressant modèle modifié par Brabus en période »
“Interesting model modified by Brabus in period”



Notre exemplaire a été vendu neuf en Allemagne en décembre 1986 doté d'un moteur Brabus 3 l AB4. La copie de la carte grise allemande et une attestation du préparateur confirment que la voiture fut modifiée à l'époque.

Ainsi elle disposait d'une culasse AB4 et d'une ligne d'échappement spécifique, d'un kit carrosserie comprenant les pare-chocs avant, arrière et des bas de caisse distinctifs. Des jantes chromées siglées Brabus et des suspensions rabaisées. L'habitacle est doté d'un volant sport et d'un compteur gradué jusqu'à 300 km/h.

Importée en France en 2000, son moteur d'origine 3 l a été remplacé par un 3,6 l Brabus disposant d'une culasse et d'un vilebrequin spécifiques. Provenant d'Allemagne ce moteur avait été entièrement restauré chez Motoren Walk à Cologne.

Aujourd'hui le moteur 3,6 l est associé à une boîte manuelle à 5 vitesses et un échappement spaghetti. Notre W124 est équipée de jantes 17 pouces et d'amortisseurs Bilstein B6 couplés aux ressorts courts d'origine.

La carrosserie a bénéficié d'une nouvelle peinture dans sa teinte d'origine il y a quelques années. L'habitacle quant à lui se présente dans son jus, on notera la présence d'un toit ouvrant.



Our example was sold new in Germany in December 1986 with a Brabus 3.0 I AB4 engine. The copy of the German registration document and a certificate from the tuner confirm that the car was modified at the time.

It was fitted with an AB4 cylinder head and a special exhaust system, as well as a body kit comprising front and rear bumpers and distinctive rocker panels. Brabus chrome wheels and lowered suspension. The interior features a sports steering wheel and a speedometer graduated up to 300 km/h.

Imported into France in 2000, its original 3.0-litre engine was replaced by a 3.6-litre Brabus with a special cylinder head and crankshaft. The German engine had been fully restored at Motoren Walk in Cologne.

Today, the 3.6-litre engine is mated to a 5-speed manual gearbox and a spaghetti exhaust system. Our W124 is fitted with 17-inch wheels and Bilstein B6 shock absorbers coupled to the original short springs.

The bodywork was repainted in its original colour a few years ago. As for the interior, it's in its original state, with the addition of a sunroof.

83

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...

84

Maserati Quattroporte IV V6 Evoluzione – 2000

Châssis n° ZAM337B0000332179
Carte grise française

French registration title

10 000 – 15 000€

« Lincontournable berline de la marque au Trident, ici en boîte manuelle ! »

“The Trident brand's must-have saloon, here with manual gearbox!”



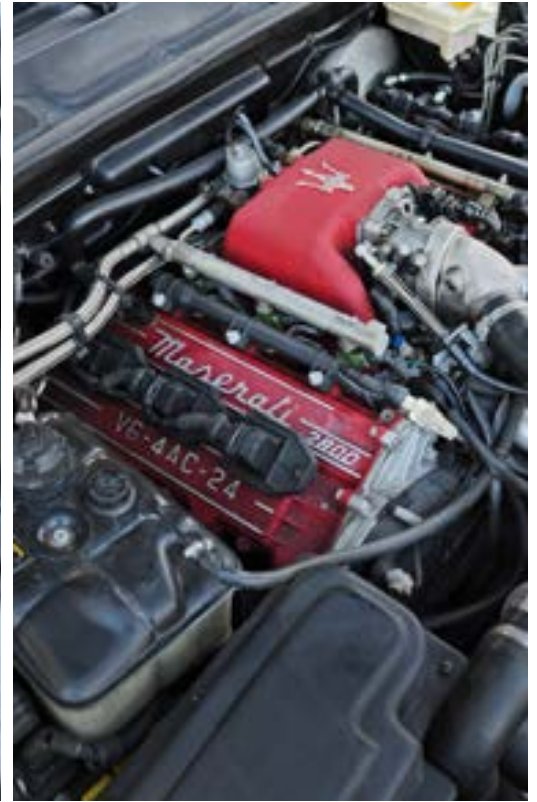
La Maserati Quattroporte qui nous intéresse ici fait partie de la quatrième génération du modèle ; présentée au Salon de l'Automobile de Turin en 1994, la Quattroporte IV a marqué une étape importante sous la gestion de Fiat, offrant un design sobre mais élégant signé Marcello Gandini et des moteurs V6 ou V8 turbocompressés très performants.

Cette Maserati Quattroporte IV est un modèle assez rare, et fut vendue neuve par la concession Charles Pozzi à Paris en 2000 dans une très élégante configuration : Grigio Alfieri et intérieur cuir gris ; elle dispose du V6 bi-turbo développant 285 ch.

Affichant seulement 116 000 km, elle a été relativement peu utilisée par son propriétaire actuel qui en fit l'acquisition en 2004. Cette Quattroporte dispose d'un suivi complet avec ses carnets d'entretien et ses factures. Parmi celles-ci, la réfection totale du moteur en 2011 à 86 000 km par un grand spécialiste de la marque. Juste avant la vente les courroies furent remplacées ainsi que les pneus et un entretien réalisé.

Cette version V6 Evoluzione, équipée d'une boîte manuelle à 6 rapports, est d'autant plus désirable pour les conducteurs passionnés recherchant une conduite sportive et engageante.

Rares sur le marché, ces modèles offrent des performances exceptionnelles et un confort optimal, tout en étant encore très accessible.



The Maserati Quattroporte we're interested in here is part of the fourth generation of the model; presented at the Turin Motor Show in 1994, the Quattroporte IV marked an important milestone under Fiat management, offering a sober but elegant design by Marcello Gandini and very powerful turbocharged V6 or V8 engines.

This Maserati Quattroporte IV is quite a rare model, and was sold new by the Charles Pozzi dealership in Paris in 2000 in a very elegant configuration: Grigio Alfieri and grey leather interior; it features the twin-turbo V6 developing 285 hp.

With just 116,000 km, it has seen relatively little use by its current owner, who acquired it in 2004. This Quattroporte is fully serviced, with service records and invoices. These include a complete overhaul of the engine in 2011 at 86,000 km by a leading specialist in the brand. Just before the sale, the timing belts were replaced, as were the tyres, and the car was serviced.

This V6 Evoluzione version, equipped with a 6-speed manual gearbox, is all the more desirable for passionate drivers looking for a sporty, engaging drive.

Rare on the market, these models offer exceptional performance and optimum comfort, while still being very affordable.

85

Renault Safrane V6 – 1996

Châssis n° VF1B54J0215109426
Carte grise française

French registration title

12 000 – 18 000€

« Le vaisseau amiral de la marque au Losange, avec un historique incroyable ! »

“The Losange brand's flagship, with an incredible history!”



La Renault Safrane V6, lancée en 1992, s'est distinguée comme la berline haut de gamme de la marque française, offrant confort et innovations pour concurrencer les modèles allemands ; la version de 1996 introduit des améliorations notables, avec des équipements modernisés et de nouveaux moteurs, comme le V6 PRV de 170 ch.

Cette Renault Safrane V6 de 1996 bénéficie d'un historique original : acquise neuve, elle a été soigneusement entretenue et est restée dans la même famille jusqu'en 2023. Pendant cette période, la voiture a été exclusivement conduite par un chauffeur, principalement pour les déplacements parisiens d'une princesse Saoudienne. Cette utilisation limitée garantit une conduite soignée et préservera l'état général du véhicule.

En parfait état d'origine, cette Safrane n'a jamais été repeinte, ce qui lui confère une authenticité rare ; son intérieur a été minutieusement préservé et reste dans un état irréprochable.

Son historique est complet et parfaitement documenté : le véhicule est accompagné de ses bons de commande, factures et documents d'entretien, attestant d'un suivi régulier et d'un entretien rigoureux au fil des années.

Cette Safrane est équipée de nombreuses options rares et recherchées pour l'époque. Elle dispose d'un toit ouvrant, de sièges chauffants à réglages électriques et d'une boîte de vitesses automatique, des équipements qui la rendent encore plus attrayante sur le marché actuel. Cette voiture comblera de joie son futur propriétaire.



Launched in 1992, the Renault Safrane V6 stood out as the French brand's top-of-the-range saloon, offering comfort and innovation to compete with German models; the 1996 version introduces significant improvements, with modernised equipment and new engines, such as the 170 bhp V6 PRV.

This 1996 Renault Safrane V6 benefits from an original history: bought new, it has been carefully maintained and remained in the same family until 2023. During this period, the car was driven exclusively by a chauffeur, mainly on trips to Paris for a Saudi princess. This limited use ensures that the car is driven with care and will preserve its overall condition.

In perfect original condition, this Safrane has never been repainted, giving it a rare authenticity; its interior has been meticulously preserved and remains in irreproachable condition.

Its history is complete and perfectly documented: the vehicle is accompanied by its order forms, invoices and service documents, attesting to regular servicing and rigorous maintenance over the years.

This Safrane is equipped with many rare and sought-after options for its time. It has a sunroof, electrically adjustable heated seats and an automatic gearbox, features that make it even more attractive on today's market. This car will delight its future owner.

86

Renault Clio RS – 2007

Châssis n° VF1CR1N0636646717
Carte grise française

French registration title

18 000 – 25 000 €

« La mini bombe incontournable des années 2000,
dans un état rare ! »

“The must-have mini-bomb of the 2000s, in rare condition!”



La Renault Clio RS de 2007, développée par Renault Sport, s'inscrit dans la tradition des "hot hatches" françaises avec ses performances impressionnantes et son agilité. Cette version sport de la Clio III est équipée d'un moteur 2 l de 200 ch environ, permettant une conduite dynamique et des sensations proches du sport automobile. Conçue pour rivaliser avec des modèles comme la Peugeot 207 RC, elle se distingue par sa suspension optimisée, ses freins Brembo et son design sportif.

Présentée ici dans sa version Phase 1, cette Clio est de couleur Bleu Monaco et fut mise en circulation le 29 août 2007 ; elle connaîtra seulement deux propriétaires dont le premier était en Grèce.

Cette Renault Clio RS 2007 se distingue par son faible kilométrage de seulement 64 000 km, un chiffre particulièrement rare pour

une sportive de cette époque. Les modèles comme celui-ci sont souvent très utilisés, ce qui rend cet exemplaire d'autant plus remarquable.

Les carnets de la voiture sont encore présents et notamment le carnet d'entretien, tamponné régulièrement par un agent Renault ; des frais récents ont été effectués par son propriétaire passionné.

Cette Clio RS est dans un état de fonctionnement optimal, tant sur le plan mécanique qu'esthétique. Ce modèle rare sur le marché se présente comme une occasion unique pour les passionnés de « petites bombes ». Elle représente un choix de premier ordre pour ceux qui recherchent une voiture à la fois pratique, fiable et encore capable de procurer des sensations de conduite exceptionnelles.



The 2007 Renault Clio RS, developed by Renault Sport, continues the tradition of French 'hot hatches' with its impressive performance and agility. This sporty version of the Clio III is powered by a 2-litre engine producing around 200 hp, for dynamic driving and motorsport-like sensations. Designed to rival models such as the Peugeot 207 RC, it features optimised suspension, Brembo brakes and a sporty design.

Presented here in its Phase 1 version, this Clio is Monaco Blue in colour and was launched on 29 August 2007. It will have only two owners, the first of whom was in Greece.

This 2007 Renault Clio RS stands out for its low mileage of just 64,000 km, a particularly rare figure for a sports car of this era. Models like this one are often heavily used, which makes this example all the more remarkable.

The car's log books are still present, including the service book, regularly stamped by a Renault agent, and recent expenses have been incurred by its enthusiastic owner.

This Clio RS is in top condition, both mechanically and aesthetically. This rare model on the market represents a unique opportunity for enthusiasts of 'little bombs'. It is a first-rate choice for those looking for a car that is practical, reliable and still capable of delivering exceptional driving sensations.

87

Ducati Diavel Carbon – 2011

Châssis n° ZDMG101ABBB007038
Carte grise française

French registration title

25 000 – 35 000 €

« Un moteur de 200 ch et un look unique pour une Ducati très exclusive. »

“A 200 hp engine and a unique look for a very exclusive Ducati”



En 2011, Ducati sort un nouveau modèle ultra performant pour faire face à la concurrence Japonaise : la Diavel ou diable en italien. 3 versions disponibles, base, Carbon ou Carbon Red. Le moteur est le fameux V-Twin de la marque en version Testastretta Ducati Corse fort de 162 ch d'origine.

Cette Diavel est d'origine française et fut mise en circulation en septembre 2011 et à toujours été entre des mains de motards passionnés. Aujourd'hui elle affiche environ 15 000 km au compteur.

Il y a un an son dernier propriétaire décide d'intégralement transformer sa moto et se lance dans une préparation tant esthétique que mécanique ; elle est entièrement démontée, le cadre repeint, la selle arbore la couleur et les initiales d'une grande maison de maroquinerie française.

Le moteur est préparé à plus de 200 ch. Le tout est effectué avec une qualité de travail hallucinante !

La Ducati Diavel Carbon est une moto déjà mythique sur le marché et celle-ci est unique de part sa personnalisation poussée dans les moindres détails, coup de cœur assuré pour se démarquer du lot !

In 2011, Ducati is bringing out a new high-performance model to take on the Japanese competition: the Diavel, or Devil in Italian. 3 versions are available: base, Carbon or Carbon Red. The engine is the brand's famous V_Twin in the Testastretta Ducati Corse version, with 162 bhp as standard.

This Diavel is of French origin and was launched in September 2011, and has always been in the hands of passionate motorcyclists. It now has around 15,000 km on the clock.

A year ago, its last owner decided to completely transform his bike and embarked on a cosmetic and mechanical overhaul. The bike was completely dismantled, the frame was repainted and the seat was given the colour and initials of a leading French leather goods manufacturer.

The engine was tuned to over 200bhp. All of this is carried out to an astonishingly high standard!

The Ducati Diavel Carbon is already a legendary motorbike on the market, but this one is unique thanks to its customisation down to the smallest detail, guaranteed to make it stand out from the crowd!

88

BMW K 1100 LT – 1992

Cadre n° 6457749K1100LT
Titre de circulation luxembourgeois

Luxembourg registration title

4 000 – 7 000 €

« La routière BMW par excellence, ici dans un état proche du neuf ! »

“The BMW tourer par excellence, here in near-new condition!”



Au début des années 1990, BMW rencontre un franc succès sur sa gamme moto, mais vise encore 10 000 exemplaires vendus par ans aux US : une solution est trouvée dans le renouvellement de la gamme des Tourers

BMW innove en 1991 avec cette moto, la K 1100 LT, modèle le plus cher de la gamme à l'époque, aux qualités routières exceptionnelles

Très bel état de conservation, moto utilisée avec soin, affichant moins de 60 000 km à son compteur

Exposée depuis 2014, une révision générale sera à envisager avant de reprendre la route.

Estimation très attractive pour un aussi bel exemplaire !

At the beginning of the 1990s, BMW had great success with its motorbike range, but was still aiming to sell 10,000 units a year in the US: a solution was found in the renewal of the Tourer range.

In 1991, they presented this motorbike, the K 1100 LT, the most expensive model in the range at the time, with exceptional road-holding qualities.

This example is in very good condition and has been used with great care, with less than 60,000 km on the clock.

Exhibited since 2014, a general overhaul should be considered before taking it back out on the road.

Very attractive estimate for such a fine example!

89

Yamaha V-Max – 1998

Cadre n° JYA2WEE00WA067824
Titre de circulation luxembourgeois

Luxembourg registration title

5 000 – 8 000 €

« Le dragster fou de Yamaha »
“Yamaha's crazy dragster”



Pour répondre aux goûts du marché américain, Yamaha se lance dans le projet fou de créer "The Ultimate Custom Bike"

Nait donc celle qui entrera au panthéon de la moto avec son V4 de voyou développant 145 ch (avant les régulations européennes) ; grâce à l'impulsion du célèbre Jean-Claude Olivier, la V-Max sera également distribuée en Europe dès 1986

Notre exemplaire a été physiquement modifiée, avec une peinture spéciale, ainsi qu'un changement des jantes et des feux avant

Immobilisée depuis 2017, une révision générale est à prévoir.

Voici l'opportunité d'acheter la moto mythique, à un prix plus que raisonnable !

To meet the demands of the American market, Yamaha embarked on a crazy project to create 'The Ultimate Custom Bike'.

The result was the bike that would go on to become a motorbike hall of fame, with its rogue V4 developing 145 hp (before European regulations); thanks to the impetus of the great Jean-Claude Olivier, the V-Max would also be distributed in Europe from 1986.

Our example has been physically modified, with a special paint job and new front wheels and lights.

Immobilised since 2017, a general overhaul is planned.

Here's your chance to buy this legendary bike, at a more than reasonable price!

90

Honda 900 Bol d'Or – 1982

Châssis n° 4009655
Carte grise française

French registration title

2 000 – 4 000 €

« Une moto mythique des années 1980, avec un look ravageur ! »
“A legendary bike from the 1980s, with a devastating look!”



La Honda CB 900 « Bol d'Or » lancée en 1979 était inspirée des courses d'endurance.

Conçue pour des performances élevées et une grande stabilité, elle a rapidement su rivaliser avec les modèles européens, et son style sportif en fait une icône pour les amateurs de motos classiques.

Le moteur est un 4-cylindres refroidi par air à 4 carburateurs, la puissance avoisinait les 100 ch.

Décoration et couleur en hommage à Gérard Jolivet, grand pilote de motos d'endurance qui gagne les 24h du Mans et le Bol d'or au début des années 1980.

En bon état de fonctionnement d'origine, moto mythique de passionné et encore très abordable sur le marché de la collection. Idéal premier achat !

The Honda CB 900 'Bol d'Or' launched in 1979 was inspired by endurance racing.

Designed for high performance and stability, it quickly rivalled European models, and its sporty styling made it an icon for classic motorbike enthusiasts.

The engine is an air-cooled 4-cylinder with 4 carburetors, and power was in the region of 100 bhp.

Decoration and colouring in tribute to Gérard Jolivet, a great endurance motorbike racer who won the 24 Hours of Le Mans and the Bol d'Or in the early 1980s.

In good original working order, this legendary motorbike is still very affordable on the collector's market. Ideal first purchase!

91

Cadillac Eldorado Biarritz – 1956

Châssis n° 5662026297
Carte grise française

French registration title

60 000 – 80 000€

« Une estimation attractive pour s'offrir le rêve américain, prête à prendre la route ! »

“An attractive estimate to treat yourself to the American dream, ready to hit the road!”



L'une des 2 150 Eldorado Biarritz modèle 1956 produites, avec la facelift, de nouvelles baguettes, et le repositionnement des feux caractéristiques ; cette année-là, le moteur voit également sa cylindrée augmenter et le V8 cube désormais 5,9 l pour 305 ch. Celle qui était facturée 2 000 \$ de plus que le « basique » Cabriolet Serie 62 se positionnait au sommet de la gamme, ce qui était notamment visible dans la course à la démesure au niveau des ailerons (apogée du style en 1958/1959 !)

La voiture qui illustre ces pages sortit des chaînes de production dans une très élégante combinaison de couleur : carrosserie Emerald Green Metallic avec capote Light Green et intérieur cuir rouge, et calandre dorée en option ; restaurée aux États-Unis à une période inconnue, elle conserva son intérieur rouge, tandis

que la carrosserie fut repeinte dans un très élégant Camelot Gray Metallic ; on notera également la présence de l'ensemble des roues en aluminium coulé d'origine.

Depuis son arrivée en France il y a une dizaine d'années, elle fut régulièrement entretenue et fiabilisée (alternateur, ventilateur additionnel, essuie-glaces électriques notamment) pour aussi bien cruiser dans Paris que voyager jusqu'en Suède, sans encombre.

Cet exemplaire est sain, et malgré quelques défauts de carrosserie et cosmétique, fera le bonheur de son futur propriétaire, qui pourra cruiser à l'infini, en toute sérénité, et dans la débauche de luxe caractéristique du modèle (capote électrique notamment) et de la période...



One of the 2,150 Eldorado Biarritz models produced in 1956, with the facelift, new trim and repositioning of the characteristic lights; that year, the engine also saw its cubic capacity increase and the V8 now came to 5,9 l for 305 hp.

Priced at \$2,000 more than the 'basic' Serie 62 Cabriolet, this car was positioned at the top of the range, as could be seen from the excessive tailfins (the height of styling in 1958/1959!).

The car that illustrates these pages rolled off the production line in a very elegant colour combination: Emerald Green Metallic bodywork with Light Green soft top and red leather interior, and an optional gold grille; restored in the United States at an unknown period, it retained its red interior, while the bodywork

was repainted in a very elegant Camelot Gray Metallic; we should also note the presence of all the original cast aluminium wheels. Since its arrival in France some ten years ago, the car has been regularly serviced and upgraded (alternator, additional fan, electric windscreen wipers, etc.), enabling it to cruise in Paris and travel all the way to Sweden without a hitch.

This is a sound example, and despite a few bodywork and cosmetic defects, it will delight its future owner, who will be able to cruise endlessly, in complete peace of mind, and in the debauchery of luxury characteristic of the model (electric soft top in particular) and the period...

92

Cadillac Série 62 Coupé DeVille – 1951

Châssis n° 516295017
Carte grise française de collection

French historic registration title

30 000 – 50 000 €

« Rare exemplaire français qui aurait appartenu à Fernandel »
“A rare French model said to have belonged to Fernandel”



Modèle emblématique synonyme de luxe et d'élégance, notre Série 62 est issu de la 3^e génération qui marque une transition vers un style plus moderne et sophistiqué.

Vendue neuve en France par l'importateur General Motors, elle aurait appartenu au célèbre acteur Fernandel ; on retrouve sa trace au milieu des années 1980 en région parisienne. Conservée par le même propriétaire de 1987 à 1999, elle portait alors l'immatriculation 8208 LJ 93 : son actuel propriétaire en fait l'acquisition et l'immatricule dans la Drôme en 1999.

A l'origine de couleur noire, sa carrosserie a été repeinte il y a un trentaine d'années et son élégante teinte bicolore présente aujourd'hui un bel aspect, quelques défauts sont néanmoins

à signaler. Les chromes quant à eux sont bien conservés et présentent un bel éclat.

L'habitacle propose une planche de bord couleur carrosserie qui a certainement été repeinte lors de la restauration. La sellerie marron en cuir et tissu se trouve dans son jus et présente une superbe patine. On notera la présence de son autoradio d'origine et des vitres électriques.

Sous le capot on retrouve un V8 matching number de 5,4 l développant 160 ch, associé à une transmission automatique hydramatic.



An emblematic model synonymous with luxury and elegance, our 62 Series is from the 3rd generation, marking a transition to a more modern and sophisticated style.

Sold new in France by the importer General Motors, it is said to have belonged to the famous actor Fernandel; traces of it can be found in the mid-1980s in the Paris region. Kept by the same owner from 1987 to 1999, it was then registered 8208 LJ 93: its current owner acquired it and registered it in the Drôme region in 1999.

Originally black, the bodywork was repainted some thirty years ago and its elegant two-tone hue now looks good, although there are a few flaws. The chrome is well preserved and has a nice shine.

The interior features a body-coloured dashboard that was certainly repainted during the restoration. The brown leather and fabric upholstery is in its original state and has a superb patina. The original radio and electric windows are also present.

Under the bonnet is a 5.4-litre matching number fr V8 producing 160 bhp, mated to a hydramatic automatic transmission.





93

Renault Frégate cabriolet Letourneur & Marchand – 1958

Châssis n° 2649324
Carte grise française d'origine
Véhicule vendu sans contrôle technique

French original registration title
Sold without contrôle technique

35 000 – 50 000 €

« Un très intéressant projet de restauration,
pour un cabriolet atypique »

“A very interesting restoration project for an atypical convertible”



Commercialisée à partir de 1951, la Frégate n'a jamais répondu aux attentes que la Régie avait placées en elle, et son retrait passe quasiment inaperçu en 1960, après une carrière qui s'apparente à un semi-échec ; malgré ce contexte peu prometteur, la marque au Losange a proposé un coupé et un cabriolet signés de grands noms de la carrosserie française.

Après un prototype isolé signé Pichon-Parat, et un autre, officiel, sous-traité en Italie chez Ghia et baptisé Ondine, c'est l'exercice de style signé Carlo Delaisse, incontournable styliste indépendant, pour Letourneur & Marchand, qui est retenu par la Régie pour intégrer le catalogue ; Chapron, désigné pour réaliser le Coach carrossera aussi à la demande 7 cabriolets...

Les premières coques sont livrées en avril 1954, dans les ateliers du carrossier de Neuilly, qui réalisera 69 cabriolets (dont 8 Transfluide) jusqu'en 1959 ; contrairement aux Coaches Chapron, ceux-ci n'évoluent que par quelques infimes détails (baguettes, calandres et feux notamment). Notons ici que deux

Cabriolet servirent aux visites officielles des usines Renault par la Reine Elisabeth II, puis par le Prince Rainier et la Princesse Grace de Monaco, pas moins !

La voiture qui illustre ces pages est l'un des derniers Cabriolets Letourneur & Marchand fabriqués, en 1958, sur une plateforme de Transfluide, sortie de couleur marron, avec intérieur cuir beige et capote crème, et... sans glaces de custodes ; on ne connaît que très peu son historique : vendue neuve dans les Yvelines en 1958, elle sera acquise par un certain Monsieur Pizel, domicilié dans le département de la Côte d'Or, en 1962.

La voiture, au style caractéristique de Delaisse, rarissime exemplaire de la dizaine de survivantes recensées, et émouvante avec sa vieille peinture verte et son intérieur d'origine en cuir beige, se présente à nous comme une base complète, à restaurer ; un projet historiquement et stylistiquement très intéressant : avis aux amateurs !



Marketed from 1951 onwards, the *Frégate* never lived up to the expectations that the Régie had placed in it, and its withdrawal went virtually unnoticed in 1960, after a career that looked like a semi-failure; despite this unpromising context, the marque au Losange offered a coupé and a cabriolet signed by some of the great names in French coachbuilding.

After an isolated prototype by Pichon-Parat, and an official prototype, subcontracted to Ghia in Italy and christened *Ondine*, it was the styling exercise by Carlo Delaisse, a leading independent stylist, for Letourneur & Marchand, which was chosen by the Régie for inclusion in the catalogue. Chapron, appointed to produce the Coach, also bodied 7 cabriolets on request...

The first bodies were produced in April 1954 in the workshops of the Neuilly coachbuilder, who would go on to produce 69 cabriolets (including 8 Transfluide) until 1959. Unlike the Chapron Coaches, these only changed in a few tiny details (mouldings,

radiator grilles and lights in particular). It should be noted here that two Cabriolets were used for official visits to Renault factories by Queen Elizabeth II, then by Prince Rainier and Princess Grace of Monaco, no less!

The car that illustrates these pages is one of the last Letourneur & Marchand Cabriolets built in 1958 on a Transfluide platform, with a brown exterior, beige leather interior, cream soft top and... no rear windows. Little is known about its history: sold new in the Yvelines department in 1958, it was acquired by a certain Mr Pizel, who lived in the Cote d'Or department, in 1962.

The car, with its characteristic Delaisse styling, is a rare example of the ten or so surviving examples that have been identified, and its old green paintwork and original beige leather interior make it a touching sight to behold. It presents itself to us as a complete base for restoration, a historically and stylistically very interesting project: enthusiasts beware!

Renault Frégate coach Chapron – 1954

Châssis n° 2004023
Carte grise française d'origine
Véhicule vendu sans contrôle technique

French original registration title
Sold without contrôle technique

30 000 – 45 000 €

« Une rareté signée Chapron très abordable ! »

“A very affordable Chapron rarity!”



Commercialisée à partir de 1951, la Frégate n'a jamais répondu aux attentes que la Régie avait placés en elle, et son retrait passe quasiment inaperçu en 1960, après une carrière qui s'apparente à un semi-échec ; malgré ce contexte peu prometteur, la marque au Losange a proposé un coupé et un cabriolet signés de grands noms de la carrosserie française.

Dès 1953, la Régie approche Henri Chapron, le célèbre carrossier de Levallois, pour plancher sur un projet de coach, et c'est Carlo Délaisse, incontournable styliste indépendant qui œuvre aussi pour... Letourneur & Marchand ; le prototype (numéro Chapron 7059) est exposé au Salon 1953.

La série des Coaches Chapron se divise en deux ou trois série (la troisième se caractérisant par des ailes arrière plus intégrées et des ailerons notamment, tandis que la deuxième ne sembla pas avoir dépassé le stade de la planche à dessin), pour un total

vraisemblable de 49 voitures (il se pourrait que 11 autres aient été des berlines confiées par des particuliers pour transformation).

La voiture qui illustre ces pages est l'un des tous premiers Coaches Chapron fabriqués, numéro interne #7085, et la seule connue avec une calandre à 3 barrettes transversales, comme le prototype du Salon 1953 ; on ne connaît pas son historique, avant son arrivée dans le nord de la France, en 1962, avant qu'un certain Monsieur Bataille, « chef de district EDF » ne l'acquiert en 1964.

La voiture, au dessin extraordinaire, rarissime exemplaire de la poignée de survivantes recensées, unique avec sa calandre identique au prototype, et émouvante avec son intérieur en cuir bleu et sa peinture vert d'eau, se présente à nous comme une base complète, à restaurer ; un projet historiquement et stylistiquement très intéressant : avis aux amateurs !



Marketed from 1951, the Frégate never lived up to the expectations that the Régie had placed in it, and its withdrawal went virtually unnoticed in 1960, after a career that looked like a semi-failure; despite this unpromising context, the marque au Losange offered a coupé and a cabriolet signed by some of the great names in French coachbuilding.

As early as 1953, the Régie approached Henri Chapron, the famous Levallois coachbuilder, to work on a coach project, and Carlo Délaisse, a leading independent stylist who also worked for... Letourneur & Marchand, was chosen. The prototype (Chapron number 7059) was exhibited at the 1953 Motor Show.

The Chapron Coupé series was divided into two or three series (the third featuring more integrated rear wings and ailerons in particular, while the second does not seem to have gone beyond

the drawing board stage), for a probable total of 49 cars (a further 11 may have been saloons entrusted by private individuals for conversion).

The car that illustrates these pages is one of the very first Coaches Chapron made, internal number #7085, and the only one known with a grille with 3 transverse bars, like the 1953 Salon prototype; its history is unknown, until it arrived in the north of France in 1962, before a certain Mr Bataille, 'head of the EDF district' acquired it in 1964.

The car, with its extraordinary design, the rarest of the handful of survivors, unique with its radiator grille identical to the prototype, and moving with its blue leather interior and water-green paintwork, is presented to us as a complete base to be restored; a historically and stylistically very interesting project: enthusiasts take note!

95

Citroën 7C Traction Cabriolet– 1934

Châssis n° 52362
Carte grise française de collection

French historic registration title

70 000 – 90 000 €

« Le Cabriolet français mythique d'avant-guerre, dans l'une de ses versions les plus désirables »

“The legendary pre-war French Cabriolet, in one of its most desirable versions”



Œuvre du sculpteur italien de génie Flaminio Bertoni, la Traction Avant connaîtra un succès planétaire et sera déclinée en de nombreuses versions ; parmi celle-ci, une pièce maîtresse : le cabriolet Traction qui existera en version léger ou normal : d'après Olivier de Serres on en recense environ 450 exemplaires existants seulement.

Le cabriolet ici présenté est un modèle 7C fabriqué pendant le mois de septembre 1934 puis vendu pendant l'année 1935 vers Marseille, dans les Bouches du Rhône, selon certaines archives ; on retrouve sa trace en 1960 alors qu'il appartenait à un chanteur lyrique Marseillais ! Ensuite il fut remis de longues années, toujours dans le Sud, avant de réapparaître dans les années 1990, lorsqu'un amateur Corse, Monsieur P. s'en porta acquéreur et entreprend sa restauration.

Il va bénéficier d'une véritable reconstruction dans les règles de l'art à partir de 1998 et pendant plus de 10 ans : toute la carrosserie fut refaite à neuf, les éléments démontés, traités ou changés si besoin, ainsi que le moteur et la sellerie par la suite.

Le propriétaire actuel en fait l'acquisition lors de la vente aux enchères organisée pendant la célébration du centenaire Citroën en 2019 ; depuis lors la voiture roulera pour des balades et sera entretenue. Un allumage électronique fut installé récemment et une révision faite avant la vente.

Décapotée, rouler cheveux au vent au volant d'un des plus beaux cabriolets français d'avant-guerre provoque une joie immense difficilement dissimulable. Une Traction cabriolet attire toujours autant la sympathie et l'admiration de la part des autres automobilistes et il tient à vous de devenir celui qui est derrière son volant.



A work of genius by the Italian sculptor Flaminio Bertoni, the Traction Avant was a worldwide success and came in many different versions, including a masterpiece: the Traction cabriolet, which came in light or normal versions. According to Olivier de Serres, there are only around 450 examples in existence.

The cabriolet presented here is a model 7C, manufactured in September 1934 and sold in 1935 in Marseille, in the Bouches du Rhône region, according to certain archives. It was found in 1960, when it belonged to a Marseilles opera singer! It was then put away for many years, again in the South, before reappearing in the 1990s, when a Corsican enthusiast, Mr P, bought it and undertook its restoration.

From 1998 onwards, the car underwent a full-scale, state-of-the-art rebuild that lasted more than 10 years: the bodywork was completely rebuilt, the components dismantled, treated or changed if necessary, as were the engine and upholstery.

The current owner acquired it at the auction organised during the Citroën centenary celebrations in 2019; since then the car has been driven for pleasure and maintained. An electronic ignition was recently fitted and a service carried out before the sale.

With the top down, the wind in your hair at the wheel of one of France's finest pre-war cabriolets is a thrill that's hard to hide. A Traction cabriolet always attracts sympathy and admiration from other motorists, and it's up to you to become the one behind the wheel.

96

Berliet VI Torpédo – 1924

Châssis n° 5916
Carte grise française de collection

French historic registration title

8 000 – 12 000 €

« Un joli torpédo simple et robuste idéal pour débiter en avant-guerre »

“A lovely, simple and robust torpedo, ideal for pre-war beginners”



Célèbre pour ses camions, la firme lyonnaise Berliet a construit des automobiles de 1920 à 1939 ; outre les 944 et Dauphines plus répandues, les VB, VF, VL, ou VI ont tenté de s'imposer dans le contexte économique difficile de l'après-guerre : le torpédo VI aux lignes simples et épurées fut produit de 1923 à 1927.

La situation géographique de la marque et son implantation commerciale dans les zones montagneuses justifient des choix techniques, comme le moteur à soupapes en tête d'un bon rendement, la boîte à 4 vitesses et le circuit électrique 12 Volts.

Entièrement restauré il y a plusieurs années, notre torpédo se trouve en très bel état, sa peinture bicolore est bien conservée

et les soubassements sont sains ; seule sa capote est décolorée et présente quelques déchirures.

L'habitacle est lui aussi en très bel état, le volant, la planche de bord et ses instruments sont bien préservés ; la sellerie et les contreportes en simili ont été restaurées. L'ensemble mécanique est fonctionnel et notre essai routier nous a démontré une prise en main aisée.

Notre torpédo se trouve dans la Drôme depuis 1987, son actuel propriétaire en fait l'acquisition en 2006, on notera que sa culasse a bénéficié d'une restauration en 2009, il a très peu roulé depuis.



Famous for its trucks, the Lyon-based firm Berliet built cars from 1920 to 1939. As well as the more popular 944 and Dauphines, the VB, VF, VL and VI tried to make their mark in the difficult post-war economic climate. The VI torpedo, with its simple, clean lines, was produced from 1923 to 1927.

The brand's geographical location and its commercial presence in mountainous areas justified its technical choices, such as the efficient overhead-valve engine, the 4-speed gearbox and the 12-volt electrical system.

Fully restored several years ago, our torpedo is in very good condition, its two-tone paintwork is well preserved and the

underpinnings are sound; only the soft top is faded and has a few tears.

The interior is also in very good condition, with the steering wheel, dashboard and instruments well preserved, and the imitation leather upholstery and door panels restored. The mechanical assembly is functional and our test drive showed us that it was easy to get to grips with.

Our torpedo has been in Drôme since 1987, and its current owner acquired it in 2006. It's worth noting that its cylinder head was restored in 2009, but it hasn't been driven much since.

97

Citroën Rosalie 10B – 1935

Châssis n° 425541
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

3 000 – 6 000 €
SANS RÉSERVE

« Voiture roulante, intéressante base de restauration »
“Working motor, interesting restoration base”



Présentée au Salon de Paris 1932, la Rosalie 8, 10 ou 15 CV se décline en version berline, cabriolet et coupé.

La gamme sera modernisée à partir de 1934 conjointement à l'arrivée de la Traction.

Notre exemplaire a connu 3 propriétaires depuis son arrivée en Ardèche en 1955, il entre dans la collection de son actuel titulaire en 1997.

Cette auto se trouve dans son jus, la carrosserie a été repeinte par la passé et l'habitacle est à reprendre, elle constitue une intéressante base de restauration.

Le moteur est fonctionnel et la voiture est roulante, une révision globale est néanmoins à prévoir.

Presented at the 1932 Paris Motor Show, the Rosalie 8, 10 or 15 bhp came in saloon, cabriolet and coupé versions.

The range was modernised from 1934 with the arrival of the Traction.

Our car has had 3 owners since its arrival in Ardèche in 1955, and was acquired by its current owner in 1997.

The car is in its original condition, the bodywork has been repainted in the past and the interior needs to be restored, making it an interesting base for restoration.

The engine is functional and the car is drivable, although a general overhaul is required.

98

Citroën AC4– 1929

Châssis n° 83634
Carte grise française de collection

French historic registration title

5 000 – 8 000 €

« Une mécanique simple, idéale pour débiter en collection »
“Simple mechanics, ideal for starting out in collecting”



Présentée au Salon de Paris 1928, l'AC4 est une évolution des modèles B12, B14 et B15.

Disponible en de multiples déclinaisons, elle sera remplacée par la Rosalie en 1932.

Vendu par le garage L. Sabatier dans la Drôme, notre exemplaire n'a jamais quitté la région, il entre dans la collection de son actuel propriétaire en 1997.

Cette auto a été restaurée il y a de nombreuses années ; la carrosserie a été repeinte et l'habitacle revu, l'ensemble se présente aujourd'hui dans son jus.

Le moteur est fonctionnel et la voiture est roulante, une révision globale est néanmoins à prévoir.

Presented at the 1928 Paris Motor Show, the AC4 was an evolution of the B12, B14 and B15 models.

Available in different body styles, it was replaced by the Rosalie in 1932.

Sold by the L. Sabatier garage in Drôme, our example never left the region, entering the collection of its current owner in 1997.

The car was restored many years ago, with the body repainted and the interior overhauled, and is now in used condition.

The engine is functional and the car is drivable, although a complete overhaul is still required.

99

Citroën DS Break Export Canada – 1965

Châssis n° 3510600
Carte grise française
Véhicule vendu sans contrôle technique
French registration title
Sold without contrôle technique

7 000 – 10 000 €

« Un projet de restauration iconique et exotique ! »
“An iconic and exotic restoration project!”



Véritable légende de l'automobile moderne, la Citroën DS sera vendue à de très nombreux exemplaires et verra sa carrière également briller à l'étranger notamment en Amérique. Le Canada sera un pays amateur de DS et on y trouve aujourd'hui quelques modèles survivants.

Le break qui nous intéresse dans ces pages est un rarissime modèle vendu à l'export donc dans ce pays, de couleur noir d'origine et à l'intérieur en tissu rouge ; on retrouve les strapontins à l'arrière dans le coffre.

Elle est exportée en France par son propriétaire qui la revend à un grand amateur dans les années 1980 et qui s'en servira comme voiture quotidienne : historique limpide.

Projet de restauration très intéressant pour l'amateur éclairé, la voiture est complète et possède surtout tous ses accessoires spécifiques tel que les clignotants, les feux et surtout le système de chauffage « grand-froid » pour réchauffer les passagers. La carrosserie est à reprendre entièrement.

Très probablement la seule sur le marché à vendre, à l'aube des 70 ans de ce mythe automobile, l'amateur doit saisir sa chance pour la sauver et entreprendre une restauration digne de ce nom.



A true legend of the modern automobile, the Citroën DS sold a huge number of units and also enjoyed a successful career abroad, particularly in America. Canada was a DS-loving country, and a few surviving models can still be found there today.

The station wagon that interests us in these pages is a very rare model sold for export to this country, in its original black colour and with a red cloth interior; the folding seats at the rear are in the boot.

It was exported to France by its owner, who sold it to an enthusiast in the 1980s, who used it as a daily driver.

A very interesting restoration project for the enlightened enthusiast, the car is complete and above all has all its specific accessories such as the indicators, the lights and above all the 'big-cold' heating system to warm the passengers. The bodywork has to be completely redone.

Very probably the only one on the market for sale, on the eve of the 70th anniversary of this automotive myth, enthusiasts must seize the opportunity to save it and undertake a restoration worthy of the name.

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE AUX ENCHÈRES AUTOMOBILES ET AUTOMOBILIA 2024

La SAS AGUTTES (« **AGUTTES** ») est un opérateur de ventes volontaires aux enchères publiques, déclaré auprès du Conseil des Ventes volontaires et régi par les articles L.321-4 et suivants du Code de commerce. En cette qualité AGUTTES agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'adjudicataire.

Les présentes Conditions Générales de Vente (« **CGV** ») régissent les rapports entre AGUTTES et les enchérisseurs pour les ventes aux enchères publiques et les ventes de gré à gré organisées par AGUTTES.

Les CGV pourront être modifiées par écrit et/ou oral par AGUTTES préalablement à la vente du lot, ces modifications seront mentionnées au procès-verbal de la vente.

I - LE BIEN MIS EN VENTE

Description des lots : Les indications portées au catalogue engagent la responsabilité d'AGUTTES et de son expert, sous réserve des dispositions mentionnées ci-après.

Seules les indications en langue française engagent AGUTTES à l'exclusion des traductions qui sont libres. Elles peuvent faire l'objet de modifications ou de rectifications jusqu'au moment de la vente par écrit ou oral. Ces modifications seront consignées au procès-verbal de la vente, lequel aura force probante.

Aucune autre garantie n'est donnée par AGUTTES, étant rappelé que seul le vendeur sera tenu à la garantie des vices cachés et à la garantie légale de conformité. Un certificat d'authenticité du lot ne sera disponible que si mentionné dans la description du lot.

Les dimensions, poids et autre renseignements (état, kilométrage, etc...) des lots ainsi donnés à titre indicatif avec une marge d'erreur raisonnable.

Pour des raisons administratives, les désignations des véhicules (modèle, type, année...) reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation. Les restaurations effectuées à titre conservatoire, n'altérant pas les caractères d'ancienneté et de style, et n'apportant aucune modification au caractère propre du lot ne seront pas mentionnées dans le descriptif.

L'absence d'indication d'une restauration, d'un accident ou d'un incident dans le catalogue ou les rapports de condition, n'implique nullement que le lot soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé. Inversement la mention de quelque défaut n'implique par l'absence de tous autres défauts.

Les mentions particulières figurant dans le catalogue ont les significations suivantes :

- + Lots faisant partie d'une vente judiciaire suite à une ordonnance du Tribunal Judiciaire honoraires acheteurs: 14.40 % TTC;
- ° Lots dans lesquels AGUTTES ou un de ses partenaires a des intérêts financiers ;
- * Lots en importation temporaire: soumis à des frais de 5,5 % pour les livres et les « voitures de collection » ou de 20 % pour les automobiles autres que les « voiture de collection » et les multiples (casques de F1 par exemple), à la charge de l'acquéreur en sus des frais de vente et du prix d'adjudication, sauf si acquéreur hors UE ;
- α Biens vendus sur le régime général de la TVA (sur la totalité) ;
- # Lots visibles uniquement sur rendez-vous ;
- ~ Lots fabriqués à partir de matériaux provenant d'espèces animales. Des restrictions à l'importation sont à prévoir ;
- = Lots soumis à caution.

État des lots : Les lots sont vendus dans l'état dans lequel ils se trouvent au moment de la vente avec leurs imperfections et leurs défauts. Les lots étant des biens d'occasion, aucune garantie ne peut être donnée sur l'état de ceux-ci. Il est précisé que l'état d'une automobile peut varier entre le moment de sa description au catalogue, celui de sa présentation à la vente et jusqu'au moment de la prise en main du lot par l'adjudicataire. Les références à l'état d'un lot dans un catalogue ou dans un rapport de condition ne pourront être considérés comme une description exhaustive de l'état dudit lot. Les descriptions ne peuvent en aucun cas remplacer l'examen personnel du lot comme indiqué ci-après. Les rapports de condition seront envoyés sur demande et à titre indicatif.

Des véhicules peuvent être vendus sans contrôle technique en raison de leur âge, leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique. Les véhicules proposés sont d'une époque où les conditions de sécurité et les performances étaient inférieures à celles d'aujourd'hui. Une grande prudence est recommandée aux acheteurs lors

de la première prise en main. Il est notamment conseillé, avant toute utilisation, de procéder à une remise en route et d'effectuer toutes les vérifications nécessaires au bon fonctionnement du véhicule (niveau d'huile, pression des pneus, etc.).

Exposition des lots : Les enchérisseurs potentiels sont tenus d'examiner personnellement les lots et les documents disponibles pour chaque véhicule (titre de circulation, contrôle technique, etc.) avant la vente lors d'un rendez-vous privé ou de l'exposition publique préalable à la vente afin de vérifier l'état du véhicule. Il est conseillé aux acheteurs de se faire accompagner par un professionnel de l'automobile.

Reproduction des lots : Tous les défauts et imperfections des lots ne sont pas visibles sur les photographies des lots reproduites dans les catalogues, en ligne ou sur tout support de communication. Les photographies peuvent ne pas donner une image entièrement fidèle de l'état réel d'un lot et peuvent différer de ce que percevra un observateur direct (taille, coloris, etc.).

Estimations : Les estimations sont fondées sur l'état des connaissances techniques au jour de l'estimation, la qualité du lot, sa provenance, son état et le cours du marché au jour de l'estimation. Elles sont fournies à titre purement indicatif et ne peuvent être considérées comme une garantie que le lot sera vendu au prix estimé.

II - LA VENTE

Inscription à la vente : Important: le mode normal et prioritaire pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. À titre de service, d'autres modes sont possibles qui nécessitent une inscription préalable :

- Par téléphone: AGUTTES accepte gracieusement de recevoir les enchères par téléphone uniquement pour les enchérisseurs s'étant manifesté avant 18h, le dernier jour ouvré avant la vente. L'enchérisseur potentiel devra avoir reçu un mail de confirmation préalable de la part d'AGUTTES pour être appelé.

- Sur ordre d'achat: Toute personne préalablement enregistrée et souhaitant enchérir aura la possibilité de demander l'enregistrement d'ordres d'achat auprès d'AGUTTES pour son compte. L'ordre devra avoir été communiqué par écrit avant 18h, le dernier jour ouvré avant la vente, et l'enchérisseur devra avoir reçu un email de confirmation de la part d'AGUTTES pour être rappelé. Aucun ordre illimité ne sera retenu. Si AGUTTES reçoit plusieurs ordres d'achat pour des montants d'enchères identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui sera préféré.

- En ligne via les plateformes Live: Une possibilité d'enchères en ligne est proposée sur des plateformes permettant de participer à distance par voie électronique aux ventes aux enchères, sur inscription préalable. L'acquéreur via les plateformes Live est informé que les frais facturés par ces plateformes seront à sa charge exclusive.

La participation aux enchères par téléphone, internet ou par ordre s'effectue aux risques et périls de l'enchérisseur, AGUTTES ne pourra être responsable en cas non-participation de l'enchérisseur aux enchères pour quelque raison que ce soit, notamment en cas dysfonctionnement ou de défaut d'exécution (absence de réponse de l'enchérisseur, erreur, interruption ou omission dans la réception des enchères). Les éventuels dysfonctionnement ou d'interruption du service téléphonique ou du live, n'empêcheront pas le commissaire-priseur de poursuivre la vente aux enchères, à sa discrétion.

Procédure d'identification des enchérisseurs : AGUTTES se réserve le droit de demander à tout enchérisseur potentiel de justifier de son identité et pour une personne morale, un Extrait Kbis de moins de 3 mois, étant précisé que seul le représentant légal de la société ou toute personne dûment habilitée pourra enchérir et de ses références bancaires. En cas de manquements aux procédures d'identification, AGUTTES se réserve la possibilité de refuser son enregistrement aux enchères. Tous les lots vendus seront facturés au nom et à l'adresse du donneur d'ordre. Aucune modification postérieure ne pourra être faite. L'enchérisseur est réputé agir en son nom propre et sera seul responsable de l'enchère portée sauf information préalable de sa qualité de mandataire dans les conditions indiquées ci-après. Toute fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire.

Caution : Pour certaines ventes ou lots dûment identifiés, AGUTTES se réserve le droit de demander aux potentiels enchérisseurs de verser avant la vente une caution d'un montant déterminé, ainsi que toutes autres garanties et/ou références bancaires jugées nécessaires. Il est demandé aux enchérisseurs de contacter AGUTTES au plus tard trois jours ouvrés avant la vente afin de procéder à la vérification des garanties données. Les dépôts de garantie sont à effectuer en euros par virement ou carte bancaire sur : <https://www.aguttes.com/depot-caution>.

Dans le cas où l'enchérisseur ne serait pas adjudicataire lors de la vente, AGUTTES procédera au remboursement de la caution perçue dans un délai de 14 jours ouvrés

après la vente, sous réserve de tout droit de compensation. L'enchérisseur reconnaît et accepte que seront à sa charge exclusive les éventuelles pertes engendrées par les variations des taux de change ou les frais bancaires liés à ce transfert.

Mandat par un tiers : L'enchérisseur disposant d'un mandat devra informer AGUTTES lors de la procédure d'identification et d'enregistrement et produire copie du mandat et tous autres documents sollicités par AGUTTES. Dans un tel cas, l'enchérisseur et le mandant seront solidairement responsables.

Direction de la vente : Le commissaire-priseur dirige la vente de façon discrétionnaire, en veillant à la liberté et à l'égalité entre les enchérisseurs, tout en respectant les usages établis par la profession. Le commissaire-priseur assure la police de la vente, ce qui lui permet notamment de refuser des enchères ou de retirer un lot sans avoir à en justifier.

Adjudication : Le plus offrant et le dernier enchérisseur sera l'adjudicataire, tous moyens admis confondus (ordre, internet, téléphone, sur place, etc.). L'adjudication se matérialise par le prononcé du mot « Adjudgé » lequel forme le contrat de vente entre le vendeur et l'adjudicataire. Chaque lot est identifié avec un numéro correspondant au numéro qui lui est attribué sur le catalogue de la vente. Il est interdit aux vendeurs d'enchérir directement sur les lots leur appartenant. En cas de « double-enchère » simultanée reconnue effective par le commissaire-priseur, le lot sera remis en vente, tous les enchérisseurs présents pouvant concourir à cette deuxième mise en adjudication.

Rétractation : Chaque adjudication et enchère portée est définitive et engage celle ou celui qui l'a portée, étant rappelé que l'adjudicataire ne peut se rétracter qu'il soit en salle, au téléphone, en ligne ou sur un ordre d'achat.

Transfert des risques et de la propriété : Le transfert de propriété et des risques entre le vendeur et l'adjudicataire s'opère par le prononcé du mot « adjudgé » par AGUTTES. AGUTTES décline toute responsabilité quant aux pertes et dommages que les lots pourraient subir à compter de l'adjudication, l'adjudicataire devant faire assurer les lots acquis dès l'adjudication.

III - EXECUTION DE LA VENTE

Commission d'achat : L'adjudicataire devra acquitter en sus du prix d'adjudication, par lot, les honoraires acheteurs calculés comme suit :

Pour l'AUTOMOBILIA – du lot 1 à 5 : les acquéreurs paieront, en sus des enchères, 26 %^{HT} + TVA aux taux en vigueur.

Pour les AUTOMOBILES DE COLLECTION – lot 6 à 79 : les acquéreurs paieront, en sus des enchères, 16%^{HT} + TVA au taux en vigueur jusqu'à 900.000€ inclus. 12 %^{HT} + TVA aux taux en vigueur sur la tranche du prix d'adjudication supérieure à 900 001,00€.

Outre le prix d'adjudication et les honoraires acheteur, l'adjudicataire devra régler tous impôts et taxes incluant la TVA ainsi que les éventuels frais de dossier, de manutention et de stockage, et le droit de suite au barème légal sur les lots signalés au catalogue. Le paiement des sommes dues devra être effectué « **comptant** » par l'adjudicataire, dès l'adjudication. Le paiement est effectué en euros. Les commissions bancaires éventuelles ne sont pas déduites des sommes dues.

TVA : Le taux de TVA est de 20% (ou 5,5% pour les livres). Par principe, les lots non marqués seront vendus sous le régime de la TVA sur la marge. La commission d'achat et les frais généraux seront majorés d'un montant tenant lieu de TVA, lequel ne sera pas mentionné séparément dans nos bordereaux. Par exception, et à la demande du vendeur, le régime général de la TVA pourra être appliqué pour les biens mis en vente par un professionnel de l'UE et à sa demande. Ces biens seront marqués par le signe α .

Cas de remboursements possibles de TVA :

- 1- Le professionnel de l'Union Européenne, (i) ayant un numéro de TVA intracommunautaire et (ii) fournissant la preuve de l'export des lots de France vers un autre État membre ;
- 2- Les non-résidents de l'Union Européenne sur fourniture (i) d'un document douanier d'export sur lequel AGUTTES figure comme expéditeur (ii) lorsque l'exportation intervient dans un délai de 3 mois suivant la date de vente aux enchères ou la date d'obtention du passeport d'exportation.

Modalités de règlement : Moyens de paiement légaux acceptés par la comptabilité d'AGUTTES (les paiements par carte bancaire ou virement étant vivement recommandés) :

- **Carte bancaire :** les frais bancaires, qui oscillent habituellement entre 1 et 2%, ne sont pas à la charge de l'étude ;

- **Carte American Express :** une commission de 2.95%^{TTC} sera perçue pour tous les règlements. Les paiements par carte à distance et les paiements fractionnés en plusieurs fois pour un même lot avec la même carte ne sont pas autorisés ;
- **Paiement en ligne** jusqu'à 10.000€ sur <https://www.aguttes.com/paiement/index.jsp> ;
- **Virement bancaire :** provenant du compte de l'acheteur et indiquant le numéro de facture :

IBAN FR76 3006 6109 1300 0203 7410 222
BIC CMCIFRPP
Titulaire du compte AGUTTES
Domiciliation CIC PARIS ETOILE ENTREPRISES
178 RUE DE COURCELLES - 75017 PARIS

- **Espèces :** articles L.112-6 et D.112-3 du Code monétaire et financier : (i) Jusqu'à 1000€ pour les résidents fiscaux français ou les personnes agissant pour les besoins d'une activité professionnelle ; (ii) Jusqu'à 15 000€ pour les particuliers qui ont leur domicile fiscal à l'étranger (sur présentation de passeport et de justificatif de domicile) ;
- **Chèque** (en dernier recours) : Sur présentation de deux pièces d'identité. Aucun délai d'encaissement n'est accepté en cas de paiement par chèque. La délivrance ne sera possible que vingt jours après le paiement. Les chèques étrangers ne sont pas acceptés.

Autres obligations de l'adjudicataire : L'adjudicataire devra accomplir, sous sa responsabilité et à ses frais, toutes les formalités nécessaires dans les délais légaux pour le changement d'immatriculation du véhicule acquis. L'adjudicataire devra organiser le transport du lot acquis qui s'effectuera à ses risques et à ses frais.

Adjudicataire défaillant : À défaut de paiement comptant par l'acheteur, le bien pourra être remis en vente sur réitération des enchères à la demande du vendeur conformément à la procédure de l'article L.321-14 du Code de commerce. Si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai de trois mois à compter de l'adjudication, la vente sera résolue de plein droit.

Dans tous les cas l'acquéreur défaillant sera tenu, du fait de son défaut de paiement, de payer à AGUTTES :

- Tous les frais et accessoires engagés par AGUTTES relatifs au recouvrement des factures impayées (incluant des frais de d'avocat) ;
- Les pénalités de retard calculées en appliquant des taux d'intérêt au taux directeur (taux de refinancement ou Refi) semestriel de la Banque centrale européenne (BCE) en vigueur, majoré de cinq points sur la totalité des sommes dues ;
- Les dommages et intérêts permettant de compenser le préjudice subi par AGUTTES (frais, honoraires et commissions d'achat, TVA, stockage, etc.).

AGUTTES se réserve la possibilité de :

- Communiquer le nom et les coordonnées de l'acquéreur défaillant au vendeur afin de permettre à ce dernier de faire valoir ses droits ;
- Exercer ou faire exercer tous les droits et recours, notamment le droit de rétention, sur tout bien de l'acquéreur défaillant dont AGUTTES aurait la garde ;
- Interdire à l'adjudicataire défaillant d'enchérir dans les prochaines ventes organisées par AGUTTES ou bien de subordonner la possibilité d'y enchérir au versement d'une provision préalable ;
- Procéder à l'inscription de l'adjudicataire défaillant sur un fichier des mauvais payeurs partagé entre les différentes maisons de vente adhérentes.

AGUTTES est en effet adhérent au Registre central de prévention des impayés des Commissaires priseurs auprès duquel les incidents de paiement sont susceptibles d'inscription.

Les droits d'accès, de rectification et d'opposition pour motif légitime sont à exercer par le débiteur concerné auprès du Symev 15, rue Freycinet 75016 Paris.

Retrait et stockage des lots : Un lot adjudgé ne pourra être délivré à l'acheteur qu'après le paiement intégral du bordereau d'achat, encaissé sur le compte bancaire d'AGUTTES.

Les lots seront délivrés à l'acquéreur en personne après présentation de tout document prouvant son identité ou au tiers qu'il aura désigné et à qui il aura confié une procuration originale et une copie de sa pièce d'identité. Le retrait des lots est réalisé aux frais de l'adjudicataire uniquement.

La Vente d'Automne 2024 / 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.

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 4 décembre 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 que ce soit. Dès l'adjudication, l'objet sera sous l'entière responsabilité de l'adjudicataire.

L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et 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 subroger 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 prises et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prise. La loi française seule régit les 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 Kernen, 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 2024

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 lots: and subject to a fee of 5.5% for books and "collection cars" or 20% for cars other than "collection car" and multiples (e.g. F1 casks), to be borne by the buyer in addition to the selling costs and the auction price, unless the buyer is outside the EU;

□ 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 necessary. 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.agutt.es/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 to 5: purchasers will pay, in addition to the auction price, 26% ex. tax + VAT at the current rate.

For COLLECTION CARS – lots 6 to 79: buyers will pay, in addition to the auction price, 16% ex. tax + VAT at the prevailing rate up to €900,000 inclusive. 12% ex. tax + VAT at the prevailing rate on the portion of the auction price above €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.agutt.es/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 d'Automne 2024 / Paris

An email will be sent to each buyer the day after the sale to inform them of the contact details, the location and the amount to be paid to collect their vehicle.

The vehicles will be stored the day after the sale in a closed and secure area close to Paris. They may be collected by appointment (last appointment at 4:30 pm from Monday to Friday; storage closed on Saturdays, Sundays and public holidays) from the Tuesday following the sale date and after full payment of the hammer price and costs.

In addition to the hammer price and costs, the buyer will pay a fixed fee of €350 ex. VAT for the transport and handling of the vehicle. Aguttes SAS is not responsible for any incident during the transfer.

From Wednesday 4 December inclusive, the daily cost of parking will be €40 ex. VAT per day, each day started being due, and will be payable when the vehicle is collected. The Auctioneer and the expert shall not be held liable in any way whatsoever for storage. As soon as the item is sold, it will be the sole responsibility of the buyer.

The buyer himself 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 hammer is down. 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 Kernén, 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 gratuites 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. 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.*

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.*

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.

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.*

LA MAISON



De gauche à droite et de haut en bas :
Sophie Perrine, associé, directeur Inventaires & collections particulières et commissaire-priseur • Gautier Rossignol, associé, directeur Automobiles de collection • Maximilien Aguttes, associé, directeur Transformation & développement • Claude Aguttes, président, fondateur de la maison et commissaire-priseur • Charlotte Aguttes-Reynier, directeur associé et directeur du pôle Arts classiques • Philippine Dupré la Tour, directeur général et directeur du pôle Luxe & art de vivre.

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 français majeur du marché de l'art. Avec une année record de 86,5 millions d'euros de ventes réalisés en 2022*, elle confirme ce positionnement de leader européen. Cette croissance s'articule autour des valeurs de transparence dans l'intermédiation, de discrétion, de rigueur et d'audace. Fondée à Clermont-Ferrand en 1974 par Claude Aguttes, restée familiale avec trois enfants actifs au sein de la maison, elle se compose aujourd'hui d'une équipe de 60 personnes qui constitue sa qualité première. Avec une salle des ventes internationale située dans l'ouest parisien et des bureaux de représentation à Lyon, Aix-en-Provence, Bruxelles et Genève, la maison se distingue par son service personnalisé et sa réactivité. Les experts internalisés de 15 départements permettent la valorisation et la vente de grandes collections, de tableaux, d'objets, de bijoux ou encore d'automobiles d'exception. 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 DE LA TRANSMISSION À LA FRANÇAISE

L'ensemble des collaborateurs de la maison sont au service du beau, de la transmission émotionnelle et intellectuelle entre les collectionneurs. Chaque œuvre d'art ou bien d'exception doit être défendu au mieux sur le marché. 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 les conseillant et en garantissant leurs intérêts. C'est l'ADN de notre maison familiale.

POURQUOI AGUTTES ?

Expertise

Plus de 14 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 Viquant
+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, Sculpture & 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 et 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

BUREAUX Représentation & Estimations

Aix-en-Provence
Adrien Lacroix
+33 6 69 33 85 94 • adrien@aguttes.com

Lyon
Marie de Calbiac
+33 4 37 24 24 24 • 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

2024 De novembre
à décembre

20 NOVEMBRE
À 14H30

Arts classiques

AGUTTES NEUILLY

21 NOVEMBRE
À 14H30

Maîtres anciens

AGUTTES NEUILLY

25 NOVEMBRE
À 14H

Grands Vins Dispersion d'une superbe cave de Belgique

AGUTTES NEUILLY

26 NOVEMBRE
À 10H

Grands vins & Spiritueux

AGUTTES NEUILLY

28 NOVEMBRE
À 14H30

Art impressionniste & moderne

AGUTTES NEUILLY

30 NOVEMBRE
À 14H30

Instruments & Archets du quatuor

AGUTTES NEUILLY

01 DÉCEMBRE
À 15H30

Automobiles de collection La vente d'Automne

ESPACE CHAMPERRET, PARIS

03 DÉCEMBRE
À 14H30

Arts d'Asie

AGUTTES NEUILLY

05 DÉCEMBRE
À 15H

Post-war & Art contemporain

AGUTTES NEUILLY

09 DÉCEMBRE
À 17H

Montres de collection

AGUTTES NEUILLY

10 DÉCEMBRE
À 14H30

Arts décoratifs du XX^e & Design

AGUTTES NEUILLY

11 DÉCEMBRE
À 14H30

Bijoux & Perles fines

AGUTTES NEUILLY

15 DÉCEMBRE
À 14H30

Sports

AGUTTES NEUILLY

17 DÉCEMBRE [JUSQU'AU]
À 17H

Bijoux anciens & modernes

ONLINE ONLY

19 DÉCEMBRE
À 14H30

Haute époque

AGUTTES NEUILLY

Ce calendrier est sujet à modifications.

Retrouvez toutes nos dates de ventes sur [aguttes.com](https://www.aguttes.com)

Montres de collection

PROCHAINES VENTES
9 DÉCEMBRE 2024
MARS 2025

ROLEX
Daytona « Paul Newman » Réf. 6262
'Dark Chocolate Dial' Vers 1971

Contact : Claire Hofmann
+33 7 49 97 32 28 • hofmann@aguttes.com



Bijoux & Perles fines

PROCHAINES VENTES
11 DÉCEMBRE 2024
AVRIL 2025

Important bracelet
Travail Italien
En vente le 11 décembre

Contact : Philippine Dupré la Tour
+33 1 41 92 06 42 • duprelatour@aguttes.com



AGUTTES

Sports

Souvenirs de légendes du XX^e dont Collection de Mr G.

PROCHAINE VENTE
15 DÉCEMBRE 2024



Basket-ball

Maillot n°23 de Michael Jordan.
Porté avec l'équipe des Chicago Bulls
lors de la saison 1994-1995



Tennis

Raquette de tennis de Roger Federer
utilisée lors de la finale de Wimbledon remportée
contre Andy Roddick en 2005 (6/2 - 7/6 - 6/4)



Football

Maillot n°9 de l'équipe de France.
Porté puis signé par Luis Fernandez pour
l'équipe de France lors du quart de finale
de la Coupe du Monde 1986 au Mexique
contre le Brésil (1-1, 4-3 aux tirs aux buts)



Boxe

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

Contact : François Thierry
+33 1 41 92 06 69 • thierry.consultant@aguttes.com

AGUTTES

Automobiles de collection

La Vente de Printemps

PROCHAINE VENTE
MARS 2025

1990 – Lamborghini Countach 25^e Anniversaire.
Vendu 358 020 € en mars 2024



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

AGUTTES







AGUTTES