

AGUTTES

A close-up photograph of the interior of a red Ferrari sports car. The image focuses on the steering wheel, which features the iconic yellow Ferrari prancing horse logo on a silver center. The dashboard is visible through the steering wheel, showing several analog gauges with black faces and white markings. The car's bodywork is a vibrant red, and the overall composition is dynamic, emphasizing the car's design and luxury.

AUTOMOBILES DE PRESTIGE
& DE COLLECTION
AUTOMOBILIA

Samedi 12 mars 2016
Lyon-brotteaux



**SOCIÉTÉ DE VENTES
AGUTTES SAS**

CLAUDE AGUTTES
claude@aguttes.com



RESPONSABLE DE LA VENTE

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



CONTACT ETUDE

Geoffroi Baijot
04 37 24 24 23
baijot@aguttes.com



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



EXPERT CONSULTANT

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



AUTOMOBILES DE PRESTIGE ET DE COLLECTION, AUTOMOBILIA

Samedi 12 mars 2016

Automobilia à 14h00 - Automobiles à 18h

Lyon-Brotteaux

Expositions publiques

Jeudi 10 mars 2016 de 10h à 19h

Vendredi 11 mars 2016 de 10h à 19h

Samedi 12 mars 2016 de 10h à 12h sur rendez-vous

Catalogue et résultats visibles sur www.aguttes.com

Vente en live sur www.drouotlive.com

DrouotLIVE INCOT

 @CAguttes  /Aguttes

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

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

Claude Aguttes
Commissaire-Preneur
AGUTTES SAS (S.V.V. 2002-209)
www.aguttes.com

Hôtel des ventes de Lyon Brotteaux
13 bis, place Jules Ferry
69006 Lyon
Tél. : 04 37 24 24 24
Fax : 04 37 24 24 25





AUTOMOBILIA

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

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

De nombreux objets rentrent dans la catégorie automobilia. Les plus couramment recherchés sont par exemple les plaques de rallye et badges de pilotes (rallyes et compétitions automobiles), les peintures et lithographies sur le thème automobile (Geo Ham, Rob Roy...), tous les objets publicitaires des constructeurs, fournisseurs ou équipementiers, (plaques émaillées, bibendums Michelin, pompes à essence...) et toute documentation ou livre sur l'automobile. Plus largement, l'Automobilia englobe aussi tous les jeux et jouets présentant un lien avec l'automobile comme les voitures à pédales et les miniatures automobiles.

Certains objets peuvent atteindre des valeurs très élevées. A l'instar de l'automobile de collection, tout dépend de leur rareté et de l'intérêt historique. De nombreux collectionneurs retracent ainsi l'histoire des marques et de la compétition automobile.»



1



2



3



4



5



6



7



8

1
Paquebot France
DINKY TOYS Compagnie Générale
Transatlantique ref 870 neuf en boîte
50 / 80 €

4
Lot de 3 DINKY TOYS
comprenant une TALBOT LAGO ref 23H,
une FERRARI ref 23 J en boîte et une
COOPER BRISTOL ref 233 en boîte
50 / 100 €

7
Lot de 5 DINKY TOYS
comprenant une AUSTIN HEALEY 100
ref 546, une TRIUMPH TR2 ref 105, une
AUSTIN TELEPHONE SERVICE VAN ref
261, une CHEVROLET STATION WAGON
ref 344 et une NASH RAMBLER
50 / 100 €

2
Lot de 3 DINKY TOYS
comprenant une TRIUMPH TR4 A IRS
1965, une JAGUAR Type E 1967, une
AUSTIN HEALEY 100 BN 2 1956, le tout
sur socle en bois
30 / 50 €

5
Lot de 3 DINKY TOYS
comprenant une FERRARI ref 242 en
boîte, une VANWALL ref 239 en boîte et
une LOTUS F1
50 / 60 €

8
Lot de 6 DINKY TOYS
comprenant une RENAULT DAUPHINE
ref 24 E, une RENAULT 4L ref 518,
une RENAULT 8 ref 517 en boîte, une
RENAULT ESTAFETTE ref 565, une
RENAULT ESTAFETTE PICK UP ref 563 et
une RENAULT AMBULANCE ref 80 F
80 / 120 €

3
Livre "les DINKY TOYS"
par Jean Michel ROULET édition EPA
1984
50 / 100 €

6
Lot de 3 DINKY TOYS
comprenant une MASERATI SPORT 2000
ref 22A, une ASTON MARTIN DB3 ref 506
et une JAGUAR Type D ref 238, les 3 en
boîte
50 / 100 €



9



10



11



12



13



14



15



16



17

9
Lot de 5 camions DINKY TOYS
comprenant un FODEN ref 905, un NCB
ELECTRIC VAN ref 30 V, un ATLAS COPCO
ref 436, un DODGE Bétaillère ref 343 et un
STANDARD ATLAS

50 / 100 €

12
Lot de 5 camions DINKY TOYS
comprenant un GUY plateau ref 512, un
BEDFORD plateau ref 522, un BEDFORD
semi remorque ref 409, un BEDFORD
plateau benne ref 25 M et un BEDFORD
camion poubelle ref 252

50 / 100 €

15
Lot de 4 camions DINKY TOYS
comprenant un PEUGEOT D3 A MAZDA
ref 25 B, un CITROEN 1200K CIBIE ref
25 C, un SIMCA CARGO BAILLY ref 33
et un SIMCA CARGO miroitier ref 33

50 / 100 €

10
Lot de 3 camions DINKY TOYS
comprenant un PANHARD SNCF ref 32
A B2, un PANHARD Citerne ESSO ref 32
C et un LEYLAND OCTOPUS citerne ref
943

50 / 100 €

13
Lot de 3 camions DINKY TOYS
comprenant un BERLIET GBO camion grue
ref 888, un UNIC porte pipe-line ref 39 B et
un EUCLID DUMP TRUCK ref 965 L

50 / 100 €

16
Lot de 3 DINKY TOYS
comprenant une CITROEN TRACTION 11
BL ref 24 N 2, une CITROEN DS 19 ref 24
C et une CITROEN ID 19 ambulance ref
556 en boîte

50 / 100 €

11
Lot de 6 DINKY TOYS militaires
comprenant une automitrailleuse PANHARD
ref 814, un DODGE COMMAND CAR ref
800, un DUKW amphibie ref 825, un char
automoteur ref 813, un BERLIET tous
terrains ref 824 et un canon obusier 155 ref
80 E

50 / 100 €

14
Lot de 5 DINKY TOYS
comprenant une PEUGEOT 203 ref 24
R 2, une PEUGEOT 403 ref 24 B, une
PEUGEOT 403 U5 commerciale ref 24
F, une PEUGEOT 404 ref 553 et une
PEUGEOT 404 avec remorque monoroue
ref 536

50 / 100 €

17
Lot de 3 DINKY TOYS
comprenant une SIMCA 1100 ref 1407,
une SIMCA CHAMBORD ref 24 K et une
SIMCA 1000 ref 519 en boîte

50 / 100 €



18



19



20



21



22



23



24



25



26

18
Lot de 6 DINKY TOYS militaires

comprenant un ARMoured CAR ref 670, un TRACTOR FIELD ARTILLERY ref 688, un canon 25PR ref 695, un RECOVERY TRACTOR ref 661, un TRAILOR et un char MOBIL GUN 155 mm

50 / 100 €

21
Lot de 3 camions DINKY TOYS

comprenant un WILLEME porte bois ref 36 A, un WILLEME semi-remorque ref 36 B, un UNIC ESTEREL citerne BP ref 887

80 / 120 €

24
Lot de 3 DINKY TOYS neuves en boîte

comprenant une FORD FAIRLAINE ref 148, une CHEVROLET EL CAMINO pick up ref 449 et une ambulance CRITERION ref 263

50 / 100 €

19
Lot de 6 DINKY TOYS militaires

comprenant un char PANHARD FL 10 ref 82, un MERCEDES UNIMOG ref 821, un BERLIET tous terrains ref 80 D, un GMC CCKW 353 ref 824, un char AMX ref 80C, un BERLIET transport de char ref 890

50 / 100 €

22
Lot de 4 DINKY TOYS neuves en boîte

comprenant un DAIMLER V8 2,5 L ref 146, une JAGUAR 3,4 L SALOON ref 195, une BENTLEY Coupé ref 194 et une ROLLS ROYCE SILVER WRAITH ref 150

50 / 100 €

25
Lot de 3 DINKY TOYS

comprenant une SIMCA ARONDE P60 ref 544 neuve en boîte, une SIMCA 9 ARONDE ref 241 et une SIMCA 8 SPORT ref 245/53

50 / 100 €

20
Lot de 3 DINKY TOYS militaires

comprenant un tank CENTURION ref 651, un porte fusée missile LAUDING ref 666 et un porte char THORNY CROFT MIGHTY ANTAR ref 660

50 / 100 €

23
Lot de 3 DINKY TOYS

comprenant un car MERCEDES BENZ minibus ref 541, un coupé BORGWARD ISABELLA en boîte ref 549 et une VOLKSWAGEN KARMANN GHIA ref 24 M en boîte

80 / 120 €

26
Lot de 4 camions DINKY TOYS

comprenant un bus ATLANTÉAN ref 292, un TV ROVING EYE ref 968, un TV EXTENDING MAST ref 969 et un HORSE BOX

50 / 100 €

27
 Lot de 2 camions DINKY TOYS
 comprenant un semi-remorque
 WINSTON SALEM et un camion
 THORNY CROFT MIGHTY ANTAR
 ref 986

50 / 100 €

28
 Lot de 4 camions DINKY TOYS
 comprenant un multi benne UNIC ref 38 A,
 un camion brasseur BERLIET GAK ref 588,
 un camion benne BERLIET ref 34 et un
 plateau container BERLIET ref 34

80 / 120 €

29
 Lot de 4 DINKY TOYS
 neuves en boîte comprenant une OPEL
 KAPITAN ref 177, une HUDSON HORNET
 SEDAN ref 174, une RAMBLER CROSS
 COUNTRY STATION WAGON ref 193 et une
 HUMBER HAWK (avec glaces) ref 165

80 / 100 €

30
 Lot de 3 DINKY TOYS
 comprenant une CITROEN 2 CV ref
 24 T 53, une CITROEN 2 CV 1961
 neuve en boîte ref 558, une AMI 6
 neuve en boîte ref 557

50 / 100 €

31
 Lot de 4 DINKY TOYS
 neuves en boîte comprenant une ROVER
 TUNNEL POLICE VAN ref 255, une AUSTIN
 TAXI ref 254, une FORD ANGLIA ref 155 et
 une HILLMAN MAX SALOON ref 175

80 / 120 €

32
 Lot de 5 DINKY TOYS
 comprenant une MERCEDES BENZ 190 SL
 ref 24 H, une STUDEBAKER COMMANDER
 ref 24 Y, une BUICK ROAD MASTER ref 24
 V, une CHRYSLER NEW YORKER ref 24 A
 et une caravane NOTHIN ref 811

50 / 100 €

33
 Lot de 4 matériels de travaux
 publics DINKY TOYS
 comprenant un bulldozer BLAW
 KNOX ref 885, un rouleau compresseur
 RICHIER ref 90 A, une remorque
 agricole ref 25 et une grue COLAS
 LORRY MOUNTED CRANE ref 972

50 / 100 €

34
 Lot de 4 DINKY TOYS
 comprenant une balayeuse LMV ref 596,
 une grue SALEV ref 50, un chariot à
 fourche ref 597 et un chariot BEV TRUCK
 ref 14 A, on joint trois personnages

50 / 100 €

35
 Lot de 3 matériels agricoles DINKY
 TOYS
 comprenant un tracteur MASSEY HARRIS
 ref 3001, un DISC HARROW ref 622, un
 rotofaneur ref 324, on joint un tracteur
 RENAULT de marque CIJ ref 30 42

50 / 100 €



27



28



29



30



31



32



33



34



35



36

36
Lot de 3 DINKY TOYS

neuves en boîte comprenant une FIAT 1800 familiale ref 548, une PANHARD PL 17 ref 547, une FIAT 1200 grande vue ref 531, on joint une FORD VELETTE ref 24 X

80 / 120 €



37

37
Lot de 4 DINKY TOYS

comprenant une PEUGEOT 204 neuve en boîte ref 510, un KART neuf en boîte ref 512, une PEUGEOT 504 ref 1415 et une PORSCHE CARRERA 6 ref 503

50 / 100 €



38

38
Lot de 3 DINKY TOYS

neuves en boîte comprenant une RENAULT FLORIDE ref 543, une CHEVROLET CORVAIR ref 552, une DE SOTO DIPLOMAT ref 545, on joint une FORD VELETTE ref 24

80 / 120 €



39
Voiture SCHUCCO EXAMICO

ref 4001 accident sur une roue

50 / 80 €



40

40
Lot de 4 DINKY TOYS

neuves en boîte comprenant une FERRARI 250 GT ref 515, une PORSCHE 356 coupé ref 182, une ALFA ROMEO 1900 SUPER SPRINT ref 24 J et une ALFA ROMEO 1900 SUPER SPRINT ref 185

80 / 120 €



41

41
Lot de 3 DINKY TOYS

neuves en boîte comprenant une AUSTIN A 105 SALOON ref 176, une AC ACECA COUPE ref 167, un bateau HEALEY SPORT ref 746, on joint une caravane FOOR BERTH

50 / 100 €

42

Lot de 4 DINKY TOYS

neuves en boîte comprenant une MERCEDES BENZ 600 ref 128, une JAGUAR TYPE E 2+2 ref 131, une MINI COUNTRYMAN ref 199 et une MG BGT ref DY 3

50 / 100 €



42

43

Lot de 5 camions militaires SOLIDO

comprenant deux DODGE 6x6 ref 242, un HALF TRACK M5 ref 244 et deux KAISER JEEP M 34 6x6 ref 245

50 / 60 €



43

44

Lot de 4 DINKY TOYS militaires

comprenant un camion ARMY WAGON ref 623, un camion AMOURED CAR DAIMLER, une jeep MINI MOKE plateau parachute et un camion PRESSURE REFULLER ref 642

50 / 100 €

(Lot non reproduit)



45

46

Lot de 3 camions militaires SOLIDO

comprenant deux véhicules de reconnaissance BUSSING NAG ref 226, un HANOMAG HK automitrailleuse ref 241

50 / 60 €



46

47

Lot de 5 engins militaires SOLIDO

comprenant un char SOMUA S35 ref 234, un char RENAULT R35 ref 233, un camion BERLIET ALVIS ref 247, un canon ref 239, un RENAULT 4x4 et un COMBAT CAR M20

50 / 60 €



47



48
Lot comprenant 4 voitures
de circuit slot
marque CARRERA 2 FERRARI F 1 Ref:
40408 et 40405 plus 2 autres Formule 1
80 / 100 €

49
Lot comprenant 3 voitures
de circuit slot
marque RACER FERRARI 350 P FERRARI
250 LM FERRARI 312P
150 / 200 €



50
Lot comprenant 3 voitures
de circuit slot
marque SCALEXTRIC 3 FERRARI B3
F1 Ref: 4052 JAUNE Ref: 4052 JAUNE
Ref: 4052 verte foncée
80 / 100 €



51
Lot comprenant 6 voitures
de circuit slot
marque STABO FERRARI 330
80 / 100 €



52
Lot comprenant 5 voitures
de circuit slot
marques diverses FERRARI
80 / 100 €



53
Lot comprenant 3 voitures
de circuit slot
marque SCALEXTRIC EN BOITES :
FERRARI GT 330 Ref:PVP420 FERRARI
330 Ref:C41 et SIGMA Ref: 4047
100 / 120 €



55
Lot comprenant 8 voitures
de circuit slot
marque SCALEXTRIC FERRARI F1
ET FERRARI G.T
80 / 100 €

56
Lot comprenant 3 voitures
de circuit slot
marque TRIANG SCALEXTRIC
2 FERRARI 250 GT Ref: MM/C69
Une SIGMA Ref: C47
80 / 100 €



54
Lot comprenant 3
voitures de circuit slot
marque SCALEXTRIC EN BOITES : FERRARI
B3 F1 Ref: 4052 BLEUE Ref: 4052 JAUNE Ref:
4052 VERTE
100 / 120 €

57
Lot comprenant 3 voitures
de circuit slot marque
CARRERA EXCLUSIVE FERRARI 575
GTC Ref:20226 Ref:20217 sans Ref.
80 / 100 €



56



57



58
Lot comprenant 1 voiture de circuit slot
marque WHITE POINT MODELLAUTO TRES
RARE FERRARI 250 GT SWB CHASSIS PLAT
FIT série limitée N° 36/100

300 / 500 €



59
KOLNER AUTOMODELLE

Représentant une Jaguar XK 120
Avec sa clé. En métal apparent. Etat d'usage
On joint: une DINKY TOYS modèle ""Vespa 2CV"" ref
24L, de couleur bleue (manque une roue)

80 / 120 €



60
Lot comprenant 4 voitures
de circuit slot
marque CIRCUIT 24 FERRARI
Ref: 8152

80 / 100 €

61
Alfa Romeo P3 Scuderia Ferrari
Ruote Gemellate N°6
en kit par REVIVAL CARS. Modèle en
métal, Echelle 1/20e. Neuf en boîte

50 / 80 €



62
Lot comprenant 1 voiture
de circuit slot

marque SKC / PYL très rare FERRARI 375 DE 1951

300 / 500 €



64
Lot de 4 voitures en boites
de marque SOLIDO
comprenant une LOLA T 280 REF 15,
une SIMCA 1100 TI REF 34, une MATRA
BAGHEERA REF 21 et une PEUGEOT 104
REF 12

40 / 80 €

63
Lot comprenant 4
voitures de circuit slot
SCALEXTRIC en boîtes
FERRARI F1 Ref: C319
FERRARI F1 Ref: 4017
FERRARI F1 Ref: 8331
FERRARI F1 Ref: 83720

80 / 100€



65
Citroën
Un camion miniature de type
""Tube"". Marque: JRD
Aves sa clé . Etat d'usage
Dim: 34 x 16 cm environ

80 / 120 €

66
Lot de deux véhicules miniatures:
Un camion fourgonette ""POSTES Caisse
d'Epargne"", en état d'usage (manque un phare);
Dim : 26 x 10 cm environ. Un camion de pompier
filoguidé, en état d'usage; Dim: 40 x 10 cm environ

50 / 100 €



65



66



66



67



68



69



70



71



72

67
6 livres de la collection Ferrariissima, du numéro 1 au numéro 6. Ouvrages en 3 langues: anglais, français et italien
200 / 300 €

68
10 livres Annual Ferrari F1 de 1989 à 1998. Ouvrages en 3 langues: anglais, français et italien
400 / 600 €

69
Annuaire des 20ème Mille Miglia de 1953 avec annexe. Programme publié par " " l'Automobile Club De Brescia " " pour le XXème Mille Miglia des 25 et 26 Avril 1953 On joint l'annexe "Primavera Bresciana"
300 / 500 €

70
Livre Ferrari 1947-1997 du Cinquenaire de la marque. Jaquette rouge. Edition pour les sponsors de la marque Version italienne. Edition Giorgio NADA Parfait état
150 / 250 €

71
Livre Ferrari 1947-1997 du Cinquenaire de la marque, sous emboitage. Jaquette et emboitage jaunes. Edition hors commerce, limitée à 1000 ex Version anglaise. Edition Giorgio NADA Parfait état
200 / 300 €

72
Livres "Piloti, che gente..." par Enzo Ferrari, En 2 volumes, l'un en anglais de 1983 limité à 2500 ex et l'autre en italien de 1989 Parfait état
200 / 300 €



73

73
Livre "Le Mie Gioie Terribili" par Enzo Ferrari 2ème édition, Décembre 1962 Aux éditions Cappelli Bon état
300 / 400 €

74
Livre LE FERRARI en italien de 1966 avec emboitage. Dessin d'Emilio Ferrabocchi. Edition Automobile Club d'Italia.
80 / 120 €



75

75
Lot de 6 livres comprenant:
-Guide Ferrari tous les modèles année par année par Serge Bellu, éditions E. P. A, 1989 -Ferrari toute l'histoire tous les modèles par Peter Lyons, éditions E. P. A, 1990 -Les Ferrari par Gianni Roglatti, éditions Hachette, 1972 -L'histoire de Ferrari par Bruno Alfieri, éditions Automobilia, 1998 -Ferrari Histoire d'une passion par Nicky Wright, éditions Soline, 1990 -Voitures de rêve Ferrari par Godfrey Eaton, éditions Solar,
30 / 50 €



74



76
Ferrari, lot de 2 livres

en allemand, comprenant Ferrari : Faszination auf Rädern. Gewidmet Enzo Ferrari zum 85 par H. Becker, M. Klutmann, H.P. Leschzyk et Ferrari : Die Rennsportwagen und die Strassenfahrzeuge par Godfrey Eaton

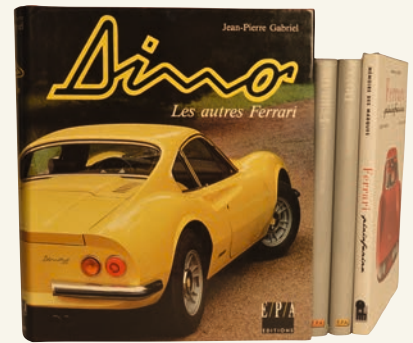
50 / 80 €



77
Lot de 5 livres comprenant:

- Fantastic Ferraris par Antoine Prunet et Peter Vann. Livre en langue anglaise.
- Ferrari par les éditions Exeter, 1983
- Ferrari the early spyders and competition roadsters par Dean Batchelor, 1975
- The Complete Guide to the Ferrari 308 Series par Wallace A. Wyss, 1982, éditions Dalton Watson
- The Ferrari V-12 Sports cars 1946-1956 par Anthony Pritchard, éditions Lionel Leventhal

30 / 50 €



78
Lot de 4 livres comprenant:

- Dino les autres Ferrari par Jean-pierre Gabriel, éditions E. P. A., 1988
- Dino Ferrari Fiat Lancia par Jean-pierre Gabriel, collection Grand tourisme, éditions E. P. A., 1984
- Ferrari Berlinetta Boxer par Mel Nichols et Serge Bellu, collection Grand tourisme, éditions E. P. A., 1979
- Ferrari Pininfarina par Lionel Froissart, éditions Assouline, 1997

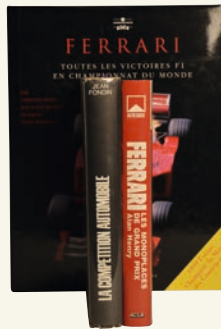
40 / 60 €



79
Lot de 2 livres comprenant:

- Ferrari, Uomini e Automobili par Pete Lyons, éditions Giorgio Nada; Livre en langue italienne.
- Piloti, Che Gente par Enzo Ferrari; Livre en langue italienne

40 / 60 €



80
Lot de 3 livres comprenant:

- La compétition automobile par Jean Fondin, éditions Denoël, 1966
- Ferrari les monoplaces de grand prix par Alan Henry, éditions ACLA, 1984

-Ferrari toutes les victoires F1 en championnat du monde par Christian Moity, Jean-louis Moncet, Jack Ross et David Waldron, éditions Cognivences et Spe, 1999

40 / 60 €



81
Livre Ferrari 80 par Enzo Ferrari
Edition hors commerce, limitée à 2500 ex, de 1981, mention de 3ème édition, Aux éditions Arbe officine grafiche à Modène
Parfait état

80 / 120 €



82
Lot de 3 livres comprenant:

- Ferrari 250 Grand Touring Cars, par Nicolas Cutrera, aux éditions E. P. A, 1990
Edition limitée à 1500 exemplaires numérotés, celui-ci N°401; Sous emboitage
- La Légende Ferrari 250 GT Compétition par G. Pourret, 1977, aux éditions E. P. A
- Ferrari 275 GTB - 275 GTS - 275 GTB-4A par G. Pouret, 1984, aux éditions Publi-inter

40 / 60 €



83
Lot comprenant:

- Le catalogue sur la Ferrari 360 Modena en langues anglaise et italienne
- Le media book Challenge Stradale sur le Ferrari 360 Modena en langue anglaise - Le livre Challenge Stradale sur la Ferrari 360 en langue italienne
Etat neuf

50 / 80 €



84
Ferrari Yearbook 1959
 en langue italienne,
 Etat d'usage
 Annuario ou annuaire publié chaque
 année par l'usine avec photos,
 résultats de courses, palmarès,
 informations
 200 / 300 €



85
Ferrari Yearbook 1958
 en langue italienne
 Parfait état
 Annuario ou annuaire publié chaque
 année par l'usine avec photos,
 résultats de courses, palmarès,
 informations
 300 / 500 €



86
Ferrari Yearbook 1964
 en langue italienne,
 Etat d'usage
 Annuario ou annuaire publié chaque
 année par l'usine avec photos, résultats
 de courses, palmarès, informations
 200 / 300 €



87
11 numéros de la revue Ferrari Story
 Nums: 8, 11, 12, 13, 14, 15, 19, 23, 25,
 26, 27 Langue française et italienne
 On joint 3 revues du Club Ferrari France
 50 / 80 €

88
Catalogue Ferrari 250 Granturismo
 Berlinetta Rouge MD211
 300 / 400 €

89
Lot de 3 livres comprenant:
 -Ferrari par Sylvain Reisser et Dominique
 Fontenat, éditions E. P. A, 2002; Accompagné
 de son livret condensé
 -Ferrari V8 par Beki Adam, éditions Atlas, 1991
 On joint 5 livrets de la collection Toute
 l'Histoire, aux éditions E. P. A: Ferrari, 1984,
 Dino, 1985, Gilles Villeneuve, 1988, Les Ferrari
 GTO (2 exemplaires), 1989
 On joint également un agenda pour l'année
 1998 arborant le logo Ferrari (sous emboîtage)
 40 / 60 €

90
Lot de 4 livres comprenant:
 - "Les ferrari de route et de rêve"
 par Antoine Prunet. Ed. E.P.A. 1986.
 -"Joie de l'automobile" Ed.
 Hachette 1970
 -"Trajectoire" par Jacques Laffite
 Ed. Solar 1978 avec envoi de
 l'auteur
 -"Ma vie à 300 km/h" par Juan
 Manuel Fangio Ed. Plan 1961
 (jaquette accidentée)"
 50 / 80 €

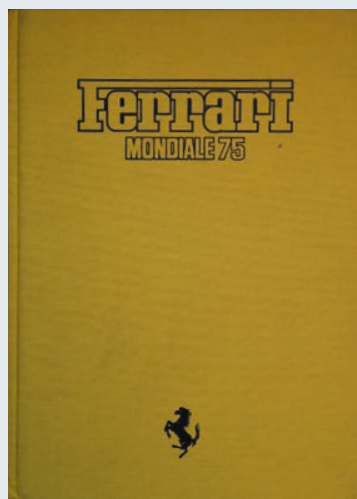




91
Ferrari Yearbook 1966

en langue italienne, Bon état
Annuario ou annuaire publié chaque
année par l'usine avec photos,
résultats de courses, palmarès,
informations

200 / 300 €



92
Yearbook Ferrari année 1975

en langue italienne, Etat d'usage
On joint la carte de visite de Daniel Marin
Annuario ou annuaire publié chaque année
par l'usine avec photos, résultats de
courses, palmarès, informations

50 / 100 €



93
Ferrari Yearbook 1965

en langue italienne, Parfait état
Annuario ou annuaire publié chaque
année par l'usine avec photos, résultats
de courses, palmarès, informations

200 / 300 €



94
Yearbooks Ferrari :

- 1989 en langue anglaise
- 1990 en langue anglaise
- 1991 en langue italienne
- 1992 en langue anglaise
- 1993 en langue anglaise
- 1997 en langue anglaise
- 2000 en langue multiple
- 2002 en langue italienne
- 2001 en langues anglaise
et italienne
- 2003 en langue italienne

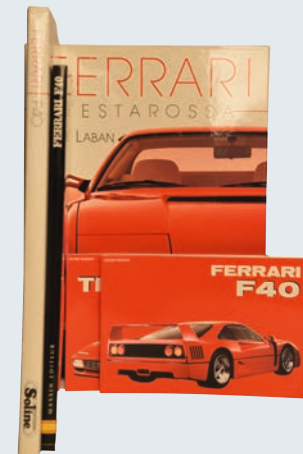
200 / 300 €



95
Lot comprenant:

- Un catalogue de la Ferrari 550
Maranello en langues anglaise et
italienne
- Un livre de présentation de la Ferrari
550 Barchetta en langues multiples
Etat neuf

50 / 80 €



96
Lot de 5 livres comprenant:

- Ferrari Testarossa par Brian Laban,
éditions Soline, 1992
- Ferrari F40 par Brian Laban, éditions
Soline, 1992
- Ferrari F40 par Heike K. Foltys, éditions
Massin, 1991
- Deux livrets sur les Ferrari Testarossa et
F40, éditions Automobilia, 1992

40 / 60 €



97
Lot comprenant 3 catalogues:

- Un sur la Ferrari Testarossa
en langues multiples
 - Un sur la Ferrari 512 TR
en langues multiples
 - Un sur la Ferrari 512 M
en langues anglaise et italienne.
Etat neuf
- On joint une impression de la Ferrari 512 M.
Dim: 48 X 69 cm environ

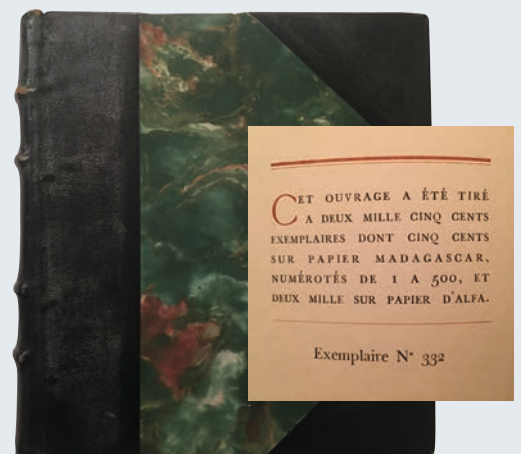
50 / 80 €



98
HAARDT Georges-Marie et
AUDOUIN-DUBREUIL Louis

La Croisière noire. Expédition
Citroën Centre Afrique. Paris,
Plon, 1927.
Couvertures et dos conservés.
Edition originale, tirage limité à
2 500 exemplaires, celui-ci un
des 500 exemplaires sur Papier
Madagascar (N°332)

200 / 300 €





99



100



101



102



103

99
Lot comprenant:
 - Le dossier de presse Ferrari de la 456 GT en langue française
 - Le catalogue de la Ferrari 456 GT en langues anglaise et italienne
 - Le catalogue de la Ferrari 456 GTA en langue anglaise et italienne
 Etat neuf

50 / 80 €

100
Lot comprenant:
 - Le press-book de la gamme Ferrari présentant la gamme au début des années 1990, en langues anglaise et italienne
 - Brochure de Charles Pozzi décrivant la gamme Ferrari à la fin des années 1980, en langue française
 - Un dépliant sur l'entreprise Ferrari en 1989, en langue italienne
 - Un catalogue Ferrari présentant la gamme Ferrari à la fin des années 1980, en langue française
 - Un catalogue présentant la gamme Ferrari au milieu des années 1980, en langue française
 - Un dépliant de la gamme Ferrari des années 1990 en langues multiples?Etat neuf

50 / 80 €

101
Lot comprenant:
 - Le catalogue de la Ferrari Mondial 3,2L en langue italienne
 - Un dépliant de la Ferrari Mondial T en langues multiples
 Etat neuf

30 / 50 €

102
Lot comprenant:
 - Le catalogue de la Ferrari F40 en langue italienne - Un dépliant de la Ferrari F40 en langues multiples

Etat neuf

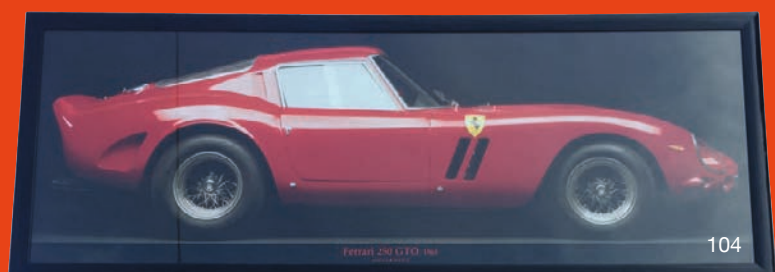
30 / 50 €

103
Lot comprenant:
 - Le catalogue de la Ferrari 348 en langue française
 - Un dépliant de la Ferrari 348 en langues multiples
 Etat neuf

30 / 50 €

104
Lot de deux affiches
 encadrées Ferrari 250 GTO et Ferrari Testa Rossa par Maggi & Maggi
 Dim 157 x 59 cm environ

50 / 100 €



104



104



105



106



108



107



107



107



108

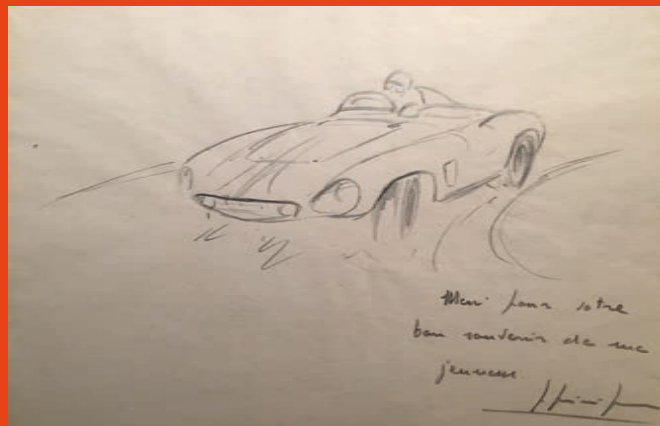
105
Portfolio l'Idea Ferrari
Photographies de Mario
Carriero
Editions Fabbri
Etat neuf
40 / 60 €

106
Lot comprenant 3
dossiers de presse
sur la gamme Ferrari
en 1982, un en langue
allemande, un en langue
italienne et un en français
Etat neuf
50 / 80 €

107
Lot comprenant 3 affiches
collection René Gruau pour
Maserati :
Donna I - Donna II - Donna IV.
Encadrées sous verre
Dim : 73 x 53 cm environ. On joint un
catalogue de la Maserati Quattroporte
Evoluzione en langue française
100 / 200 €

108
Lot comprenant 2 catalogues
sur la Ferrari F355, un sur le Spider et
un autre sur les Berlinetta et GTS
En langues anglaise et italienne
Etat neuf. On joint une photo
contrecollée sur bois, en couleurs, de
couvertures de presse avec la Ferrari
355
30 / 50 €

109
Attribué à Sergio Pininfarina
Dessin au crayon représentant une
barquette de course de type Ferrari
500 Mondial. Signé et dédié par
l'auteur
Dim: 34 X 26 cm environ
300 / 400 €



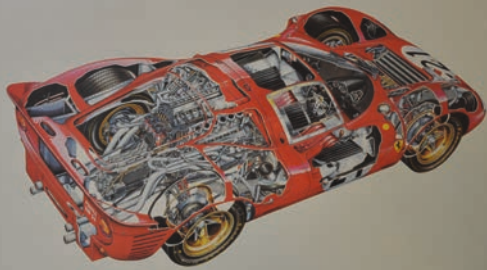
109

110
Lot de 4 matrices d'imprimerie
pour la marque Alfa Romeo
Modèles Giulia SS, Montreal,
Giulia Sprint, Sprint GT
On joint un livre: "Alfa Romeo
164" Ed. Automobilia 1987"
30 / 50 €



110





111
Ferrari 330 P4
 Sérigraphie par François
 Edition limitée, N°16/150
 Dim 62 x 90 cm environ

80 / 120 €



112
**Ferrari 512M Scuderia
 Filipinetti**
 Tirage signé et justifié à la
 main par Brunet
 Edition limitée, N°13/30
 Dim: 50 x 65 cm environ

80 / 120 €



113
Ferrari 365 GTB/4
 écurie NART, Le Mans 1972
 Tirage signé et justifié à la
 main par Brunet
 Edition limitée, N°1/30
 Dim 50 x 65 cm environ

80 / 120 €



114
Ferrari 500 F2
 Pastel signé en bas à droite
 Tirage limité et numéroté 161
 sur 200
 Dim: 47 x 64 cm environ

80 / 120 €



115
Ferrari F1 640
 portant le numéro 27 de Nigel
 Mansell
 Dim 100 x 70 cm environ

50 / 80 €



116
Lot de 4 affiches comprenant :

- Deux posters sur papier glacé d'après tirage du Pilote de Formule 1 Ferrari Gerhard Berger
 Dim 67 x 97 cm environ
- Un poster publicitaire de la marque Brembo sur tirage papier glacé représentant la Formule 1 Ferrari de René Arnoud
 Dim 98 x 67 cm environ
- Un poster « Galleria Ferrari » sur papier glacé, hommage à Gilles Villeneuve, d'après le dessin de Giovanni Cremonini
 Dim 99 x 69 cm environ

50 / 80 €



117



118



118



120



117



117



119



120



120

117
Lot de 2 photos
 sous verre en rapport avec la F40 LM N°60 de Jean Alesi
 Dim: 42 x 52 cm environ
 On joint une photo dédiée et datée par le pilote
 Dim: 47 x 32 cm environ

50 / 80 €

118
Lot comprenant 2 photos
 contrecollées sur bois, en noir et blanc, de formule 1 Ferrari
 Dim: 67 x 97 cm environ

80 / 120 €

119
Dessin de la Ferrari Formule 1
 N°28 de Gerhardt Berger
 Tirage signé et justifié à la main par l'artiste
 Edition limitée, N°10/250
 Dim 40 x 50 cm environ

30 / 50 €

120
Lot comprenant 4 panneaux
 de décoration de concession Ferrari:
 - Trois sur le modèle 308. Dim 48 x 48 / 60 x 41 / 70 x 50 cm environ
 - Un sur le modèle 328; Dim: 98 x 68 cm environ. Etat moyen

20 / 40 €



121

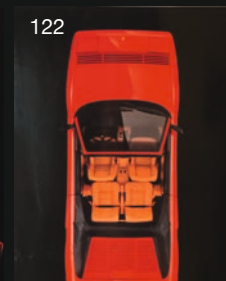


121



122

122



121



121



123



123

121
Lot comprenant 4 panneaux
 de décoration de concession Ferrari sur le modèle 348
 Dim: 68 x 98 cm environ
 On joint le hors-série Auto-Passion avec l'essai de la 348

50 / 80 €

122
Lot comprenant 2 panneaux
 de décoration de concession Ferrari sur le modèle Mondial T
 Dim: 68 x 98 cm environ
 On joint un dépliant de la Ferrari Mondial T en langues multiples

30 / 50 €

123
Lot de 2 photos
 contrecollées sur support bois: Une représentant la Ferrari 250 GT LM
 Dim: 73 x 49 cm environ
 Une autre photo de la Ferrari 250 GTS California Spyder
 Dim: 69 x 49 cm environ

50 / 80 €

124
Lot comprenant 4 photos
 contrecollées sur bois, en noir et blanc, représentant les Ferrari en compétition
 Très bon état
 Dim: 68 x 98 cm environ

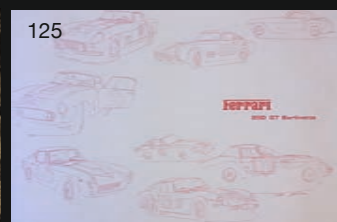
200 / 300 €

125
Ferrari 250 GT Berlinetta,
 Tirage d'après un dessin de Yoshida, Editions Gran Turismo à Paris.
 Dim: 90 x 62 cm environ

30 / 50 €



124



125



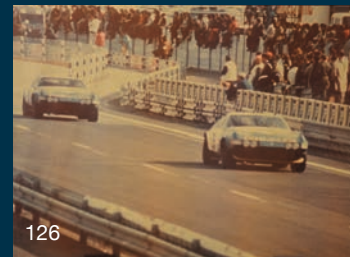
126



126



126



126



127



127



128



128



129



130



130

126
Lot comprenant 4 photos

contrecollées sur bois, en couleurs, relatives à la Ferrari Daytona
Dim: 36 x 62 et 80 x 56 cm environ
Etat moyen

40 / 60 €

127
Lot comprenant 2 dessins

contrecollées sur bois, en couleurs, représentant Ascari et Fangio
Dim: 41 x 54 cm environ
Etat moyen

40 / 60 €

128
Ferrari 250 GTO

Tirage signé et justifié à la main par l'artiste
Edition limitée N°72/200
Dim: 69 x 52 cm environ - Bon état
On joint une photo contrecollée sur bois, en couleurs, de la Ferrari 250 GTO en compétition

50 / 80 €

129
Yoshida
Ferrari 512 M
Tirage signé et justifié à la main par l'artiste

Edition limitée, N°31/200
Quelques traces d'humidité
Dim: 62 x 75 cm environ

100 / 150 €

130
Lot comprenant:
- Une photo contrecollée sur bois, en noir et blanc, de la Ferrari 512 BB LM. Dim : 99 x 70 cm environ
- Une photo contrecollée sur bois, en couleurs, de la Ferrari 512 BB LM
Dim: 50 x 70 cm environ
- Une affiche du club Ferrari France sur la BB 512 LM, tirage signé et justifié à la main par Yoshida, édition limitée, N°3/50
Dim: 67 x 52 cm environ

80 / 120 €

131
Piero Stroppa
Ferrari 250 GTO
Tirage signé et justifié à la main par l'artiste, série Rosso & Rosso
Edition limitée, N°25
Dim: 58 x 100 cm environ - Bon état

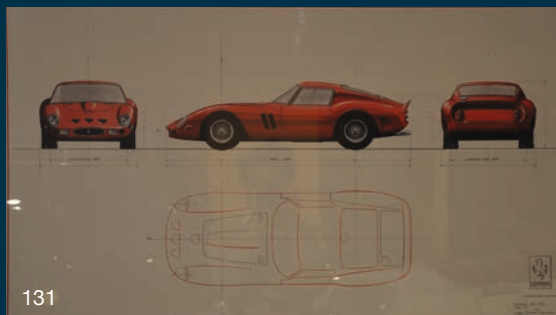
50 / 80 €

132
Ferrari 550 Barchetta par Enzo Naso
Tirage signé et justifié à la main par l'artiste
Edition limitée, N°174/500
Dédicacé par Luca di Montezemolo
Dim: 71 x 51 cm environ

100 / 150 €



130



131



132

133
Ferrari Formule 1

d'Alain Prost portant le N°1
 Tirage signé et à la main par l'artiste,
 mention ""épreuve d'artiste""
 Dedicacé par Alain Prost
 Dim: 51 x 69 cm environ

100 / 150 €

134
**Collection Pierre Thimonier (co-pilote
 Jean Ragnotti, Tchine...)**

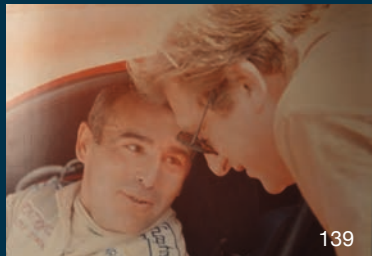
Lot de 6 programmes de rallyes
 comprenant rallye:
 -POLSKI 1976
 -CRITERIUM LUCIEN BIANCHI 77
 -SAN REMO 76
 -CYPRUS RALLYE 76
 -BULGARIA RALLYE 76
 -COURSE COTE YPRES 77

50 / 80 €

135
**Collection Pierre Thimonier (co-pilote
 Jean Ragnotti, Tchine...)**

Lot de 7 programmes de rallyes
 comprenant rallye:
 -ISOLA D ELBA 1976
 -12 HEURES CHARLEROI 76
 -RALLYE DU Portugal 77
 -24 HEURES YPRES 77
 -RALLYE HESSEN 1976
 -RALLYE BALTIC 76
 -ILE DE MAN 76

50 / 80 €



139

136
Michel Raimon

Ferrari Formule 1
 Tirage signé et justifié à la main par l'artiste
 Edition limitée, N°19/30, mention "épreuve
 d'artiste"
 Dim: 58 x 77 cm environ
 Traces d'humidité

80 / 120 €

137
**Collection Pierre Thimonier (co-pilote
 Jean Ragnotti, Tchine...),**

Lot de 6 programmes de rallyes
 comprenant:
 -24 HEURES YPRES 1976
 -rallye ST MARTINO DI CASTROZZA 76
 -DONEGAL RALLYE 76
 -YU RALLYE 76
 -RALLYE POLSKI 76
 -TAURUS RALLYE 76

50 / 80 €

138
**Collection Pierre Thimonier (co-pilote
 Jean Ragnotti, Tchine...)**

dossier sur le rallye d'ESPAGNE 1970:
 règlement, liste engagés, classement de
 l'épreuve

50 / 80 €

139
Lot de 3 photos

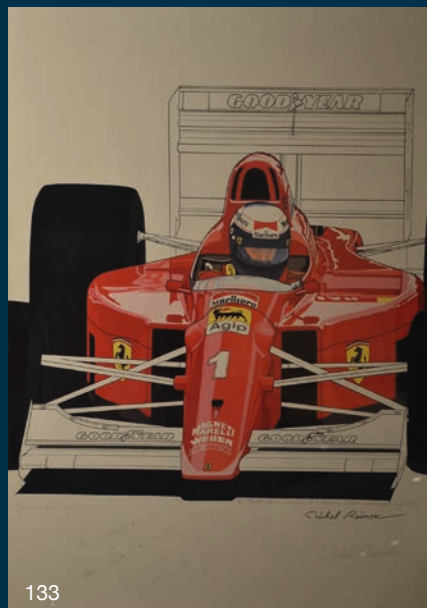
contrecollées sur support bois:
 Une représentant le pilote Clay Regazzoni
 Dim: 43 X 60 cm environ
 Dim: 50 X 70 cm environ

50 / 80 €

140
Ferrari F1

portant le N°2 de Nigel Mansell
 Tirage « Il Leone » par David G. Pearson
 Edition limitée, N°99/500
 Dim 71 x 48 cm environ

50 / 80 €



133



136



140



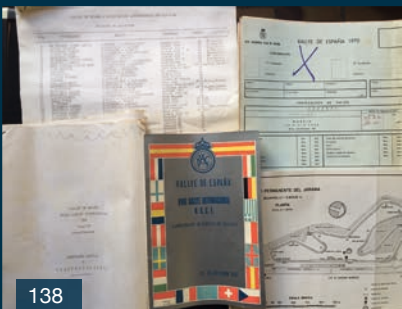
134



135



137



138



141
Lithographie
"Grand Prix de l'A.C.F. 1914" par
Nicholas Watts, signature de l'artiste
Excellent état.
Dim : 97X70 cm env.
30 / 40 cm



142
Dino 206 Berlinetta Competizione
Affiche encadrée
Dim: 100 x 70 cm environ
50 / 80 €



143
Ferrari 250 GT SWB
au rallye Lyon-Charbonnières de 1962
Photo contrecollée sur bois, en noir et blanc
Bon état
Dim: 49 x 60 cm environ
50 / 80 €



144



145



146

144
Affiche du musée Ferrari
et de l'hommage rendu à
Enzo Ferrari à Maranello le
18 Février 1989
Dim 100 x 70 cm environ
50 / 80 €

145
Affiches des 24 Heures
du Mans 1969
Etat d'usage, manques
et déchirures aux coins
Dim : 40X60 env.

50 / 80 €



147



147

146
Albert UDERZO
Sérigraphie réalisée pour les 30 ans du club Ferrari
France. Signée, datée 1998, numérotée 12/349 et
dédiée par l'artiste. Encadrée, Excellent état
Dim : 65 x 50 cm environ

300 / 400 €

147
Lot de cinq affiches

- Renault Alpine 1000 Km de Spa
Etat d'usage, déchirures. Dim : 98X63 cm env.
- Renault 4L Service Vacances
Bon état, trous et déchirures. Dim : 77X116 cm env.
- Bourg-en-Bresse, 17ème circuit international de
Vitesse. Etat d'usage, accidents et manques
Dim : 80X60 cm env.
- Grand Prix de France 1979
Bon état. Dim : 60X44 cm env.
- Marchal, 24 Heures du Mans 1980
Bon état. Dim : 60X41 cm env.

50 / 80 €



147



147



147



148

148
Affiche
Grand Prix de Monaco 1968
Très bon état. Dim : 40 x 60 cm

80 / 120 €



149
Affiche Coupes de l'âge d'or
Le Mans, 17 Octobre 1971
Bon état, légère déchirure sur le côté
Dim : 60X80 env.

40 / 60 €



150
Affiche de l'hommage à Ferrari
rendu par la fondation Cartier pour l'art
contemporain en Juillet 1987
D'après le dessin de Adami
Dim 90 x 67 cm environ

50 / 80 €



151
Affiche du 38ème Grand Prix
de Monaco 1980

Réédition
Très bon état
Dim 68 x 100 cm environ

30 / 50 €



152
Lot d'affiches de cinéma :
- Challenge One avec Steve McQueen
accidents, déchirures et trou
Dim : 120/160 env.

- L'Homme à la Jaguar Rouge
Dim : 113X160 env.
- Speed Driver
Dim : 120X160 env.

- Cannonball
Dim : 116X157 env.
- SOS Jaguar Casse-Gueule
Dim : 117X160 env.

L'ensemble
pour :
200 / 300 €



153
Affiche "Les Jouets Citroën"
Le châssis de la C6 démontable, boîte N°2
Imprimeur Gianoli & Valentin Paris
Tâches et déchirures
Dim: 48 x 35 cm environ

70 / 100 €



154
Affiche "Les Jouets Citroën"
Le châssis de la C6 démontable
Imprimeur G. Rouchet Paris
Déchirures
Dim: 48 x 35 cm environ

70 / 100 €



155
Ferrari 512 M
Aquarelle représentant une Ferrari 512 M
de 1970. Epreuve d'artiste numérotée 1/1
par ARCEAU - Dim: 90 X 106 cm
Marie-Louise gondolée.

100 / 200 €



156
Coupe du Ferrari Owners Club U.K.

pour le 25ème anniversaire du Ferrari Club de France
Métal argenté sur socle en marbre. Etat d'usage
H: 38 cm

50 / 70 €



157
Coupe du 40ème Tour de France Auto

En métal argenté sur socle en marbre
H: 45 cm

100 / 200 €



158
Trophée des 24 Heures du Mans 1973

récompensant la Coupe de l'Automobile Club de l'Ouest
Cristal de Baccarat
Très bon état. H: 23 cm

80 / 120 €



159
Lot de 2 coupes:

Une portant la mention « Automobile club de l'Ouest »
L'autre avec la mention « A.S. A. C. O 24 Heures du Mans ». Métal argenté sur socle en marbre. H: 39 cm

50 / 70 €



160
Pendule de bureau de marque Ferrari Formula avec son carton d'emballage d'origine

30 / 40 €



161
Horloge à mouvement quartz du Ferrari Club Belgio. On joint une boîte d'allumette neuve aux couleurs du même club. On joint un livre : Les Plus Belles Ferrari par Godfrey Eaton, éditions Soline; Livre en langue française; Neuf sous blister

30 / 50 €



162
Jeager Paris Montre de bord 4 jours Remoitoir à 8 heures Sur socle en bois

100 / 200 €

163
Plaque du Royal Automobile Club de Spa par Degreeef à Bruxelles Dans son écrin

30 / 50 €

164
Lot de 2 presse-papiers: Un insigne Ferrari sous celluloïd. Une plaque de marbre portant l'écusson Charles Pozzi daté de 1974

50 / 70 €

165
Plaque Pirelli pour Charles Pozzi France en 1989, par Bertoni à Milan. Dans son écrin

30 / 50 €





166
Lalique France
Tête de cheval en cristal moulé
évoquant le Cavallino
Rampante de Ferrari
Signature à la base
Hauteur: 38 cm
2 000 / 4 000 €



167
Benetton Formula 1
Racing Team
Disque de frein Carbone
Industries de la Formule
1 Benetton B195 pour la
saison 1995 pilotée par
Michael Schumacher
Dédicacé par le pilote
Monté sur socle en
plexiglas
400 / 600 €



168
Michel SAUZE
Cheval cabré en bronze
à patine noir sur socle en
marbre
Poinçon
100 / 200 €



169
Collection d'agendas Ferrari

en toile et cuir, certains avec correspondance. Années:
 -1979; Quelques annotations; Carte de visite d'Enzo Ferrari
 -1980; Neuf; Carte de visite d'Enzo Ferrari
 -1990; Neuf; Jaquette en cuir; Carte de visite de Piero Fusaro et Piero Lardi Ferrari
 -1991; Neuf; Jaquette en cuir
 -1992; Neuf; Jaquette en cuir
 -1993; Neuf; Jaquette en cuir
 -1994; Neuf; Jaquette en cuir; Cartes de visite de Piero Ferrari et Luca di Montezemolo
 -1995; Neuf; Jaquette en cuir; Cartes de visite de Piero Ferrari et Luca di Montezemolo
 -1996; Neuf; Jaquette en cuir; Cartes de visite de Piero Ferrari et Luca di Montezemolo
 -1997; Neuf; Jaquette en cuir; Cartes de visiste de Piero Ferrari et Luca di Montezemolo
 -1998; Neuf; Jaquette en cuir; Cartes de visiste de Piero Ferrari et Luca di Montezemolo
 -1999; Neuf; Jaquette en cuir vernis; Cartes de visite de Piero Ferrari et Luca di Montezemolo
 -2000; Neuf; Jaquette en cuir vernis; Cartes de visite de Piero Ferrari et Luca di Montezemolo
 -2001; Neuf; Jaquette en cuir; Cartes de visite de Piero Ferrari et Luca di Montezemolo
 -2004; Neuf; Jaquette en cuir retourné; Cartes de visiste de Piero Ferrari et Luca di Montezemolo"

300 / 400 €

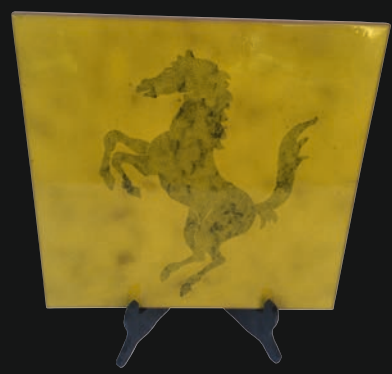


170
Lot Ferrari

comprenant deux boutons de manchette, une pince à cravate et une épinglette à l'effigie du constructeur Ferrari

50 / 70 €

171
Carreau de carrelage
à l'effigie de Ferrari.
Dim. 33,5X33,5 cm



50 / 80 €

172
Pegaso
porte-clef à l'effigie de la
marque espagnole



40 / 60 €

173
Tapis en laine
figurant l'emblème Ferrari
Etat d'usage,
Dim: 72 x 125 cm



30 / 50 €

174
Ferrari Formula
lot de deux porte-clefs Ferrari
avec un étui en carton



40 / 60 €

175
Schedoni à Modène,
porte-clefs Ferrari en cuir avec son étui
en carton



40 / 60 €

176
Lot de 4 porte-clefs,
3 à l'effigie de la marque Ferrari, un à
l'effigie de la marque Dino.



40 / 60 €



177



178



179



180



181



182



183

177
Plaquette rallye
de SAINT CLOUD circa 1960
concurrent N° 27

120 / 150 €

178
Plaquette rallye
de LA LAVANDE circa 1960
concurrent N° 103

120 / 150 €

179
Plaquette rallye
de PRINTEMPS circa 1960
concurrent N° 152

120 / 150 €

180
Plaquette rallye
des DEUX SEVRES circa 1950
concurrent N° 40

120 / 150 €

181
Plaquette rallye
TOUR DE France AUTOMOBILE
1970 concurrent N°25 équipage
CHEVALIER PAOLI sur FORD
CAPRI cf Photo MAURICE
LOUCHE

180 / 220 €

182
Badge rallye
du 9 ème TOUR DE FRANCE
AUTOMOBILE 1960 (léger
accident à l'émail)

170 / 200 €

183
Badge rallye
du 13 ème TOUR DE FRANCE
AUTOMOBILE 1964

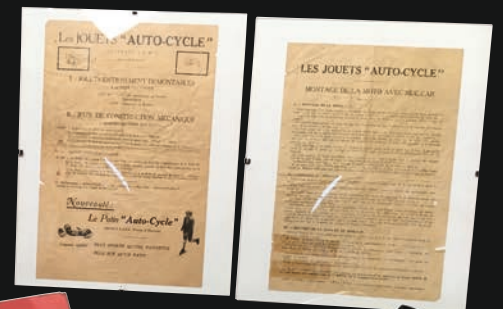
180 / 210 €



181

184
AUTO-CYCLE PARIS
Side-car mécanique à remonter avec sa
clé d'origine amovible
On y joint 3 sous-verres publicitaires
concernant les jouets Auto-cycle
Circa 1930

100 / 150 €



184





185

185
Lot de deux Ferrari 365 GT
rouge (ref 2017) et blanche (ref 4508) N°58
radiocommandée par PRO CISION. Bruit
de moteur variable. Voitures en boîtes.
Bon état
50 / 80 €



186

186
DE TOMASO MANGUSTA
Reproduction filoguidée
par PIKO
Excellent état, avec sa
boîte, notice et autocollants
d'origine à coller, manque
un phare avant
Echelle 1/12ème
75 / 100 €



187

187
Ferrari 312P
bleue portant le N°15,
filoguidée par CARRERA
STRUCTO.
Neuf en boîte
40 / 60 €



188

188
Ferrari Modulo
Pininfarina
blanche N° 65 filoguidée
par ELLEGI, très bon état
sans boîte.
50 / 80 €

189
Lot de quatre voitures Ferrari
échelle 1/16e comprenant 312P rouge,
512M orange, 312B2 rouge et 512 M
jaune par FINO. Neufs en boîte
40 / 60 €

190
Lot de 2 Ferrari 512BB
grise et rouge
radiocommandées par
REEL. Etat d'usage
40 / 60 €

191
Pocher Rivarossi
Modèle réduit de la Ferrari
F40. En métal et plastique
rouge. wSans boîte -
Longueur: 56 cm
Excellent état, sauf
rétroviseurs manquants
100 / 200 €

192
Ferrari Formule 1 412T2
de Berger par PROTAR,
Maquette à l'échelle 1/12e
sans boîte. On joint deux
affiches du pilote Ferrari
Gerhard BERGER. On
y joint une Ferrari 312P
filoguidée en matière
plastique à l'échelle 1/12e.
Sans boîte.
40 / 60 €



189



190



191



192



193
 Ferrari 312 T et 312 T4
 en matière zamac par EXOTO GRAND PRIX CLASSICS. Echelle 1/18e.
 Edition limitée à 2000 exemplaires. Jouet neuf en boîte.
 500 / 600 €



194

194
 Ferrari F1 N° 6
 Châssis métallique et coque
 plastique. Voiture à moteur thermique
 sans moteur et télécommande.
 Long. 90 cm env.
 50 / 80 €

195



195
 Ferrari F430 Challenge N°1
 échelle 1/12e à moteur électrique
 radiocommandée par X.Q TOYS.
 Jouet neuf en boîte.

50 / 80 €



197

197
 Ferrari 250P Bandini-Scarfiotti N° 21
 vainqueur du Mans 1963 par
 RETROTOYS. Echelle 1/12e, édition
 limitée, exemplaire N°95 sur 500. Jouet
 en kit neuf en boîte à monter.

300 / 600 €

198
 Ferrari 641/2, Formule 1 N° 1
 d'Alain Prost en 1990, par EXOTO
 GRAND PRIX CLASSICS. Echelle 1/18e.
 Jouet neuf en boîte.

300 / 600 €

199
 Ferrari 641/2, Formule 1 N°2
 de Nigel Mansell 1990, par EXOTO
 GRAND PRIX CLASSICS. Echelle 1/18e.
 Jouet neuf en boîte.

300 / 600 €



196

196
 Ferrari 512P Rouge N° 65
 par ELLEGI, très bon état
 30 / 50 €





200
Ferrari California
 échelle 1/10e à moteur électrique
 radiocommandée par MJX R/C
 Technic. Jouet neuf en boîte.
 50 / 80 €



201
Ferrari F599 GTB
 échelle 1/7e à moteur électrique
 radiocommandée par MJX R/C Technic.
 Jouet neuf en boîte.
 80 / 120 €



202
Ferrari F430 GT N° 58
 échelle 1/10e à moteur électrique
 radiocommandée par MJX R/C Technic.
 Jouet neuf en boîte.
 50 / 80 €



203
Ferrari 599 GTB Fiorano,
 échelle 1/10e à moteur électrique
 radiocommandée par MJX R/C Technic.
 Jouet neuf en boîte.
 50 / 80 €



204
Ferrari F430 Challenge N°14
 échelle 1/12e à moteur électrique
 radiocommandée par X.Q TOYS. Jouet
 neuf en boîte.
 50 / 80 €



205
Ferrari F430 GT
 échelle 1/10e à moteur électrique
 radiocommandée par MJX R/C Technic.
 Jouet neuf en boîte.
 50 / 80 €



206
Ferrari F430 GT N° 56
 échelle 1/10e à moteur électrique
 radiocommandée par MJX R/C Technic.
 Jouet neuf en boîte.
 50 / 80 €



207
Ferrari F430 Spider
 échelle 1/10e à moteur électrique
 radiocommandée par MJX R/C Technic.
 Jouet neuf en boîte.
 50 / 80 €



208
Ferrari FXX
 échelle 1/10e à moteur électrique
 radiocommandée par X.Q TOYS. Jouet
 neuf en boîte.
 70 / 90 €



209
Ferrari Formule 1 F60
 échelle 1/10e à moteur électrique
 radiocommandée par MJX R/C Technic.
 Jouet neuf en boîte.
 50 / 80 €



210
Ferrari Enzo
 échelle 1/10e à moteur électrique
 radiocommandée par MJX R/C Technic.
 Jouet neuf en boîte.
 50 / 80 €



211
Ferrari F1 248
 échelle 1/10e à moteur électrique
 radiocommandée par X.Q TOYS. Jouet
 neuf en boîte.
 70 / 90 €



212
ACCUS TEM
Plaque émaillée mono face
Dim: 73 x 49 cm
150 / 200 €

Mobil Service

213
MOBIL SERVICE
Enseigne composée de lettres en matière plastique
Ensemble complet avec vis et chevilles
Dim: 170 x 100 cm environ
180 / 220 €



214
HUILE RIGAL
Plaque en tôle double face
Dim: 70 x 50 cm
180 / 220 €



215

215
Ferrari
Enseigne de concession composée de lettres en aluminium laqué rouge électrifées. Livrée avec ses cables électriques et son transformateur
Excellent état
Dim: 185 x 40 cm environ
1 000 / 2 000 €

216
FERRARI
Emblème de la marque
Cheval cabré ou Cavalino Rampante en métal peint. Excellent état
Dim: 130 cm X 95 cm environ
100 / 200 €



216

217
Panneau artisanal à l'effigie de Ferrari en bois peint.
Dim. 122 X 80 cm env.
50 / 70 €



217

218
Banderole de stand à l'effigie de Ferrari
Bon état
Dim: 67 x 290 cm
100 / 200 €

219
GoodYear
Plaque publicitaire en plexiglas imprimée recto verso
Dim : 51 X 127 cm
Etat d'usage
50 / 80 €



218



219



220
Ferrari 312 T2 1977 n°11
en résine peinte couleur Or par
Michele CONTI. Edition limitée sur
socle bois N°50/250, échelle 1/43e
(léger accident à une roue)

100 / 150 €



221
Reggiani
Sculpture figurant la Ferrari Daytona
En résine rouge sur socle en bois
Longueur: 40 cm
Etat moyen

100 / 200 €



222
Marzotto Reggiani
Ferrari 2680, projet de 1949
Bronze doré sur socle en bois
Longueur: 39 cm

400 / 800 €



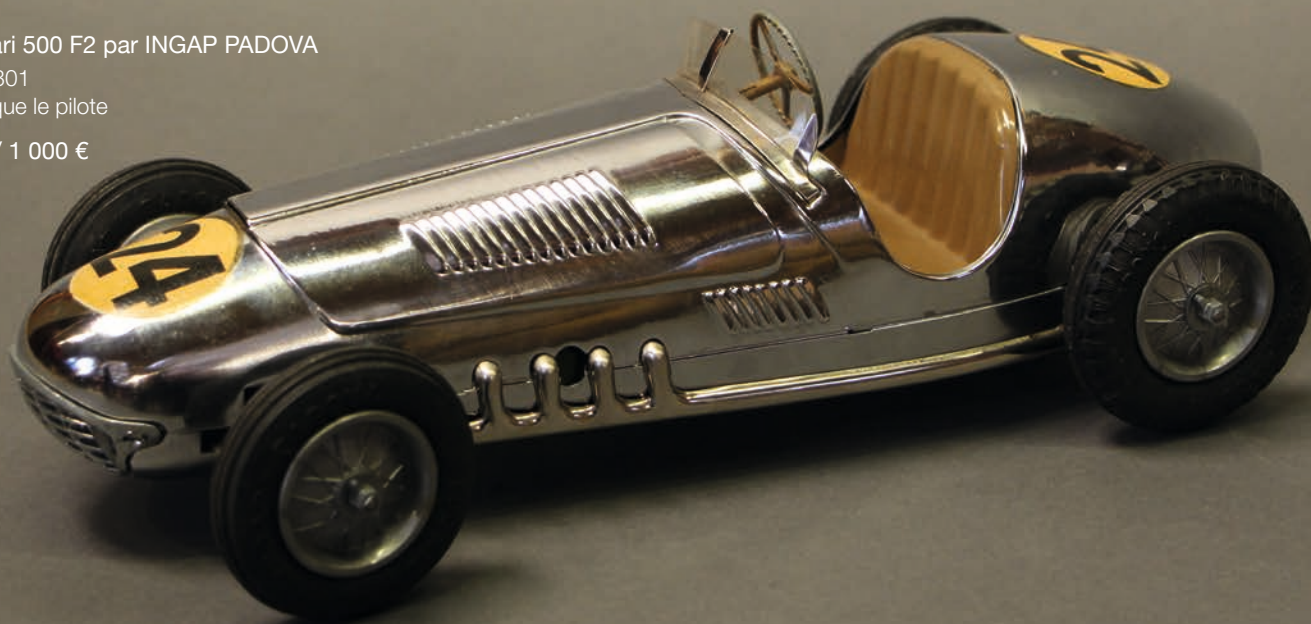
223
Michel Sauze
Bronze doré sur socle en marbre
figurant une Ferrari Testarossa
Monodado. Signé et numéroté 4
Longueur: 46 cm
Etat moyen

200 / 300 €

224
D'après Emmanuel Zurini
Bronze doré sur socle en marbre figurant la Ferrari 250 GT
Longueur: 45 cm
800 / 1 200 €



225
Ferrari 500 F2 par INGAP PADOVA
Ref. 301
Manque le pilote
800 / 1 000 €



226
Emmanuel Zurini
Bronze doré sur socle en marbre figurant la Ferrari F50
Signé, daté « 1995 » et poinçonné
Longueur: 48 cm
Socle cassé
800 / 1 200 €





227
Marc Antonietti et Henri Bossat
 Modèle réduit de la Ferrari 512 M
 Exemple N°659
 Finition exceptionnelle: ouvrants, sellerie cuir, suspension aux quatre roues...
 Longueur: 52 cm
 Accident au train avant droit
 1 500 / 2 500 €



228
Marc Antonietti et Henri Bossat
 Modèle réduit de la Ferrari 250 Testa Rossa
 Exemple N°643
 Finition exceptionnelle: ouvrants, sellerie cuir, suspension aux quatre roues, lignes d'échappements...
 Longueur: 50 cm
 Excellent état
 2 000 / 3 000 €





229
Marc Antonietti et Henri Bossat
 Modèle réduit de la Ferrari 250 GT SWB
 Exemple N°642
 Finition exceptionnelle: ouvrants, sellerie cuir, suspension aux quatre roues, essuie-glaces
 Longueur: 53 cm
 Légers manques
 1 500 / 2 500 €



230
Marc Antonietti et Henri Bossat
 Modèle réduit de la Ferrari 250 GTO
 Exemple N°641
 Finition exceptionnelle: ouvrants, sellerie cuir, suspension aux quatre roues, volant en finition bois, essuie-glaces
 Longueur: 60 cm
 Excellent état sauf vitrage décollé
 2 000 / 3 000 €



231

Marc Antonietti et Henri Bossat

Modèle réduit de la Ferrari 308 GR4

Exemplaire N°633

Finition exceptionnelle: ouvrants, sellerie cuir,
suspension aux quatre roues, mono essuie-glaces

Longueur: 53 cm

Légers manques

1 000 / 2 000 €



232

Marc Antonietti

Modèle réduit de la Ferrari 365 GTB/4A châssis 14407

Exemplaire N°778

Finition exceptionnelle: ouvrants, sellerie cuir et daim,
suspension aux quatre roues, mono essuie-glace

Longueur: 56 cm

Accident au train avant droit et vitrage décollé

1 000 / 2 000 €



233

Marc Antonietti et Henri Bossat

Modèle réduit de la Ferrari 512 BB LM

Exemplaire N°631

Finition exceptionnelle: ouvrants, sellerie cuir,
suspension aux quatre roues, mono essuie-glaces,
durites apparentes, prises d'air, lanières de cuir

Longueur: 61 cm

Accident au capot arrière

2 000 / 3 000 €



234

Toschi

Modèle réduit de la Ferrari 500 F2

En aluminium rouge

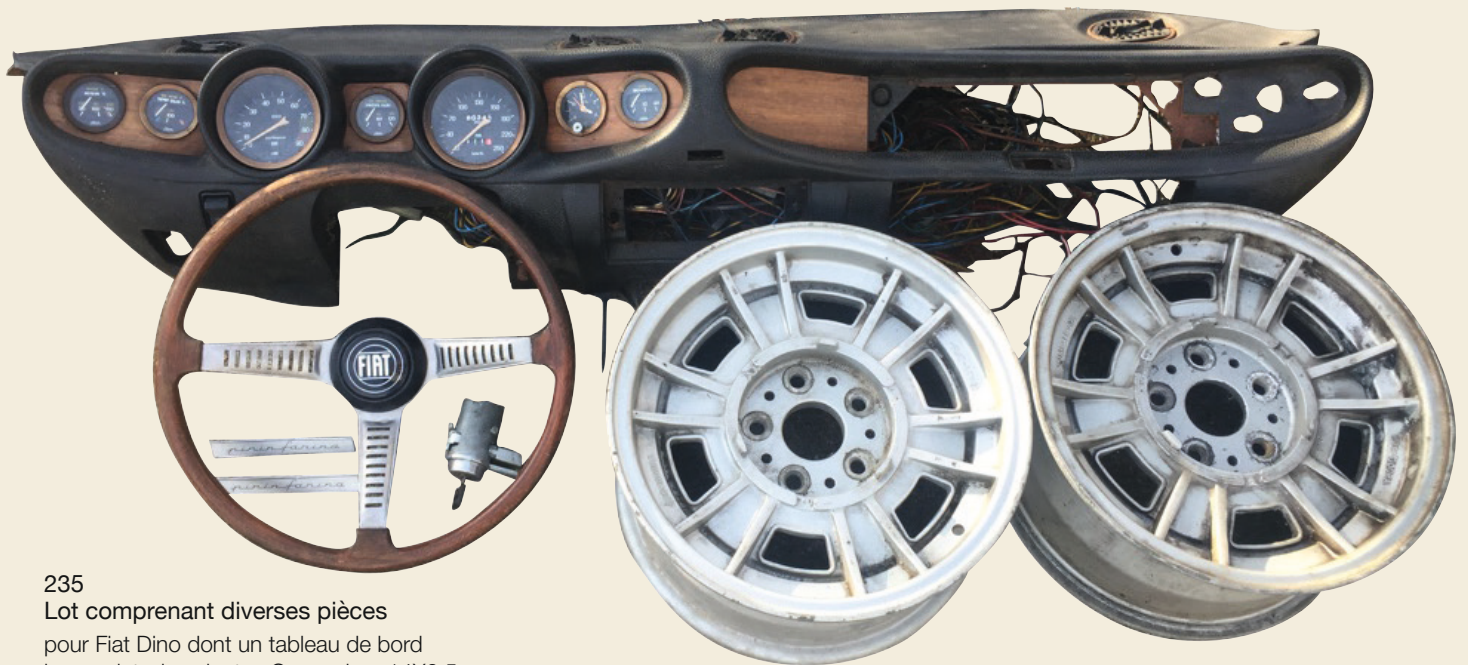
Pièce exceptionnelle

Longueur: 55 cm

Excellent état

1 500 / 2 500 €





235
 Lot comprenant diverses pièces
 pour Fiat Dino dont un tableau de bord
 incomplet, deux jantes Cromodora 14X6,5,
 un volant en bois.

50 / 100 €



236

236
 Paire de phares anti-brouillard
 de la marque Marchal de type Virages
 Bon état. Diam: 14 cm environ

100 / 200 €



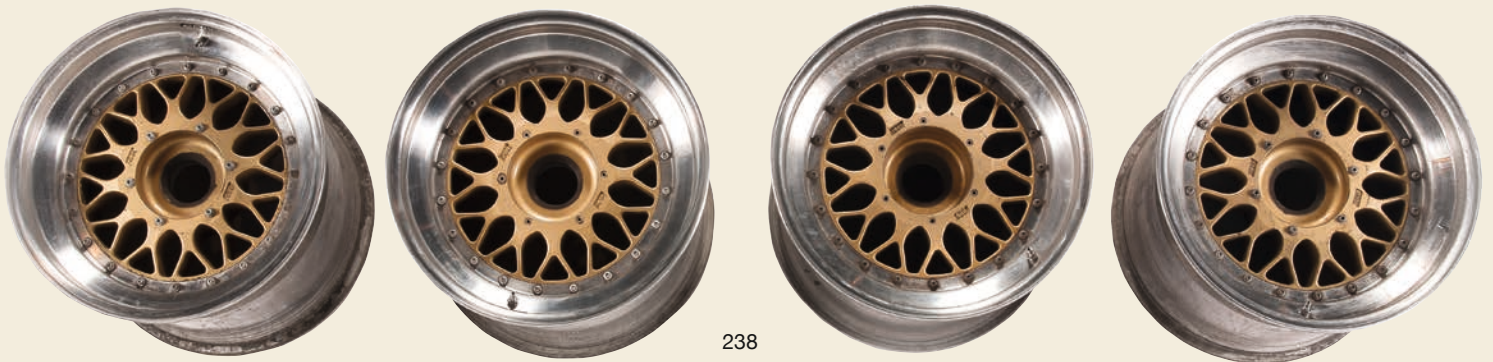
237

237
 Lot de 3 phares Marchal
 de type Fantastic. Un en très bon, un en
 état d'usage et un incomplet
 Diam: 17 cm environ

50 / 100 €

238
 Lot de 4 jantes arrière
 de marque BBS Racing
 pour Ferrari F40, en alliage léger,
 Etat d'usage. Dim: 39 x 47 cm

400 / 800 €



238

239
 Lot de 4 jantes Borrani
 pour Ferrari 250 GTO - Référence RW3801
 Excellent état
 Diam: 15x6,5

2 000 / 4 000 €

240
 Lot de 4 jantes de marque O. Z. Racing
 pour Ferrari F40, en alliage léger
 Excellent état
 Dim: AV 32 x 47 cm / AR 38.5 x 47 cm

2 000 / 4 000 €

241
 Lot de 4 Jantes de marque O. Z. Racing
 pour Ferrari F40, en alliage léger
 Excellent état
 Dim: AV 32 x 47 cm / AR 38.5 x 47 cm

2 000 / 4 000 €

242
 Lot de 4 Jantes de marque O. Z. Racing
 pour Ferrari F40, en alliage léger
 Excellent état
 Dim: AV 32 x 47 cm / AR 38.5 x 47 cm

2 000 / 4 000 €

243
 Lot de 4 jantes de marque O. Z. Racing
 pour Ferrari F40, en alliage léger
 Etat d'usage
 Dim: AV 32 x 47 cm / AR 38.5 x 47 cm

500 / 1 000 €

244
 Lot de 4 jantes Borrani,
 pour Ferrari 250 GTE 2+2, Ferrari 400
 Superamerica et Ferrari 250 cabriolet S2
 Référence RW3591
 Excellent état. Diam: 15 x 5,5

2 000 / 4 000 €



239



240



241



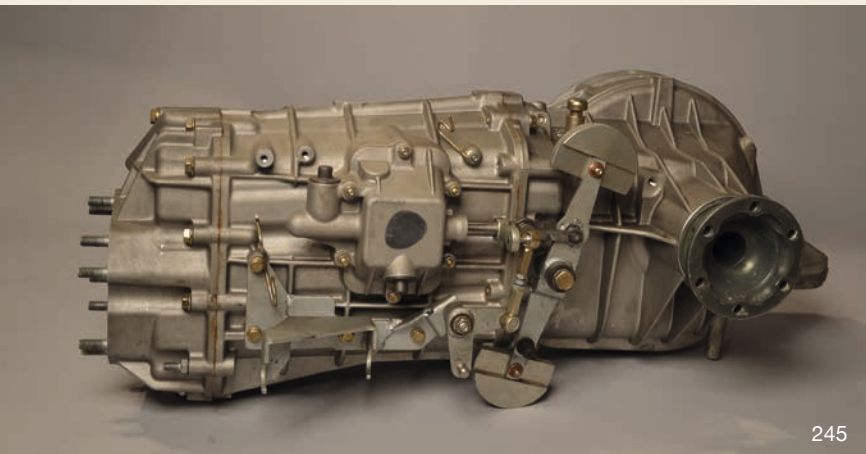
242



243



244



245



246



247



248



249

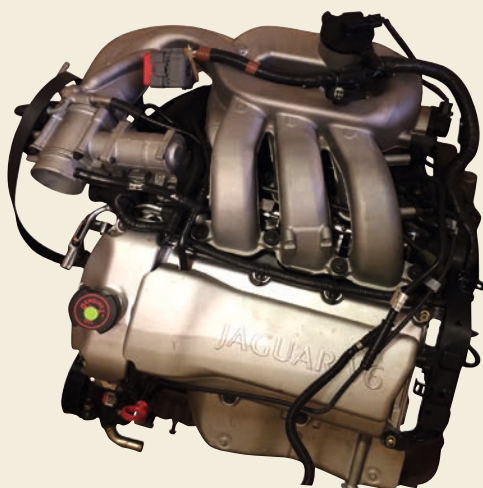
245
Maserati 4200 GT
Boîte de vitesse
robotisée
Cambicorsa
500 / 1 000 €

246
Lot de 3 jantes Borrani
pour Ferrari 250 GT California
Référence RW3526
Jantes équipées de pneus
Cinturato Radial
Etat d'usage
Diam: 16 x 5,5 cm
600 / 900 €

247
Roue de secours
type galette pour Ferrari
328 GTB
Parfait état
Dim: 3 1/4 B x 18
100 / 200 €

248
Roue de secours
type galette pour Ferrari
512 BB. Parfait état.
Dim: 3 1/4 B x 19
200 / 300 €

249
Roue de secours
type galette pour Ferrari
et Dino. Etat d'usage
Dim: 3 1/4 B x 18
100 / 200 €



250
Jaguar S-type - Bloc moteur complet
Version V6 3L essence pour 1ère génération du
modèle équipé de boîte de vitesse automatique,
Neuf dans sa caisse de transport en bois
800 / 1 200 €





251

251
Ferrari 250 GT Lusso

Lignes d'échappement doubles
inox
Etat neuf
On joint deux pots de détente
(intermédiaires) inox, dans le
même état, du même modèle,
accompagnées de deux spaghettilis

1 000 / 2 000 €

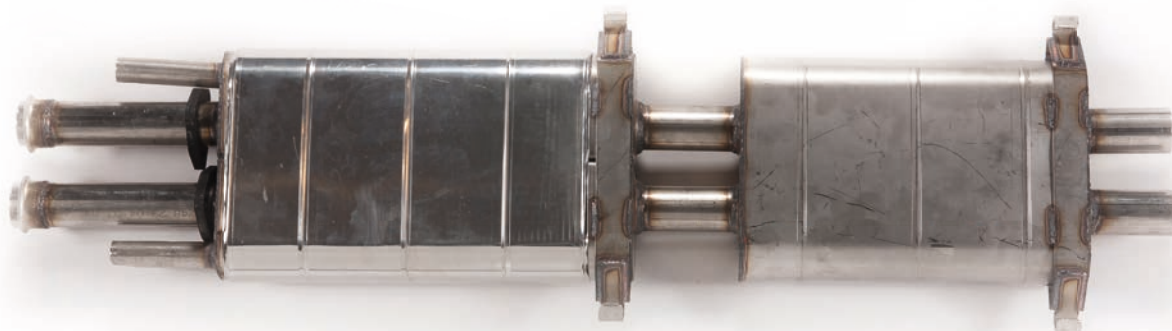
252
Ferrari 365 GTC/4

Ligne d'échappement
intermédiaire inox composée de
deux silencieux
Etat neuf

400 / 600 €



251



252

253
Ferrari 365

Ligne droite d'échappement inox
Etat neuf

300 / 400 €

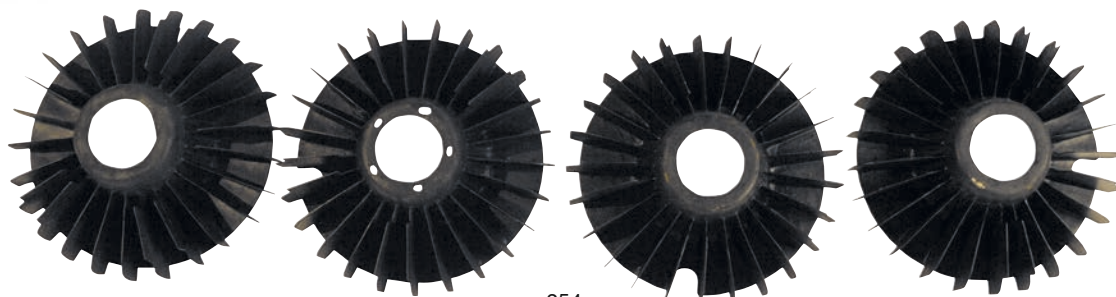


253

254
Lot de 4 ailettes de
refroidissement de
freins

pour Ferrari F40

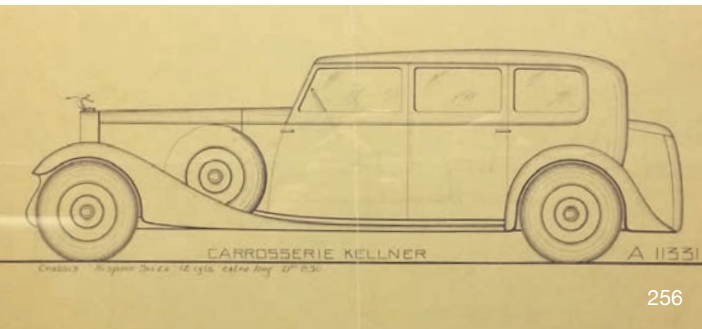
100 / 200 €



254



255



256

255
SCHEDONI pour Ferrari
 Set de 4 bagages pour Ferrari 328, composé de deux valises, un vanity et une boîte à chaussures
 En cuir - Etat neuf. Avec son carton d'emballage et ses housses

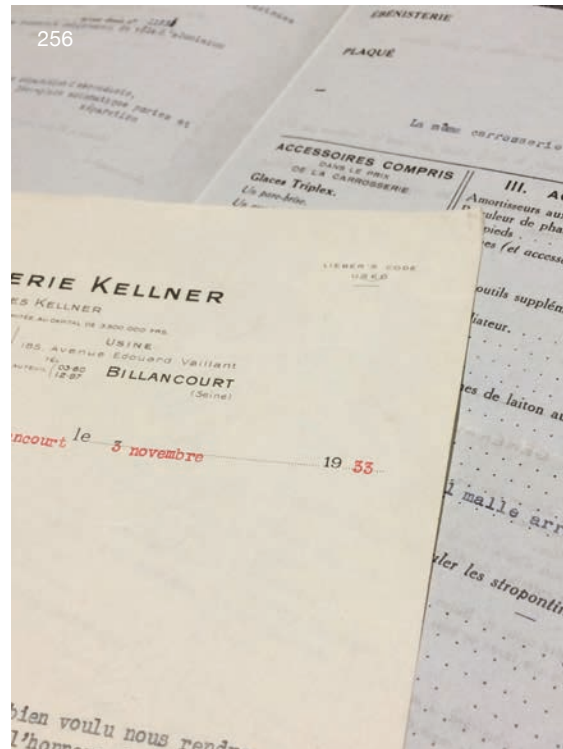
600 / 900 €

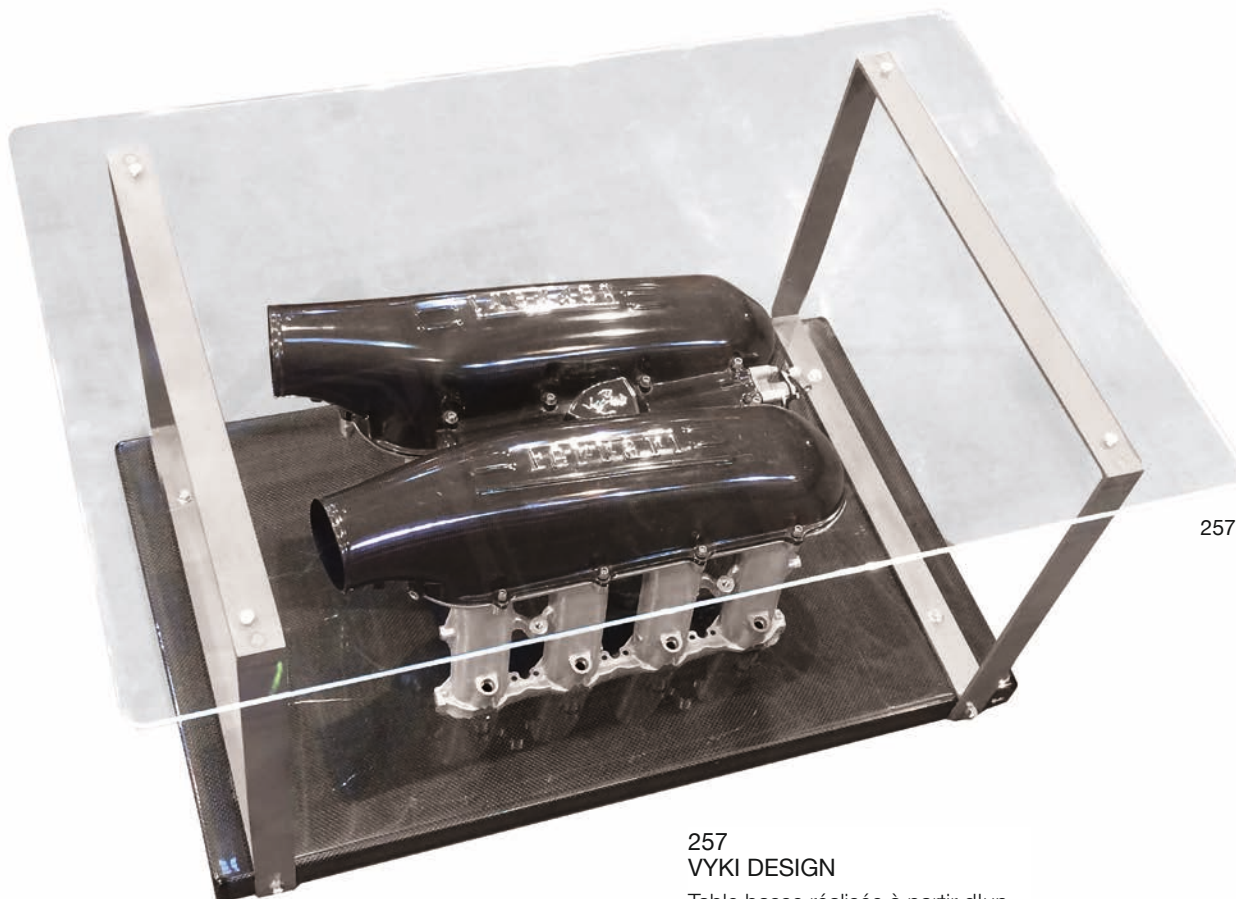
256
Hispano-Suiza 12 cylindres carrosserie Kellner
 Malle arrière et plan de l'époque représentant la voiture équipée de sa malle. On joint le contrat de commande de la carrosserie et de ses équipements aux ateliers Kellner à Paris.
 Dimensions de la malle : 60 X 105 X 57 cm

200 / 300 €



256





257

257
VYKI DESIGN

Table basse réalisée à partir d'un collecteur d'admission en carbone de Ferrari F430 Scuderia

6 000 / 8 000 €



258

268
Mercedes-Benz
Pagode

Hard top de couleur blanche et cuir rouge
Etat d'usage

600 / 800 €



259

259
Fiat 500

Demi-voiture décorative électrifiée avec système d'allumage des phares
Bon état

700 / 900 €



260



261



262



263



264



265



266



267

260
Bernasse type 502
Bleue foncé avec liseré
jaune. En tôle très fine
Etat d'origine. Dim : 105 x
46 cm environ
300 / 600 €

261
MFA
Type cul de poule. Rouge
En tôle. Restaurée
Dim: 120 x 45 cm environ
250 / 350 €

262
Eureka
Renault Nerva sport 1935.
Beurre frais
En tôle. Dim: 110 x 40 cm
environ
300 / 500 €

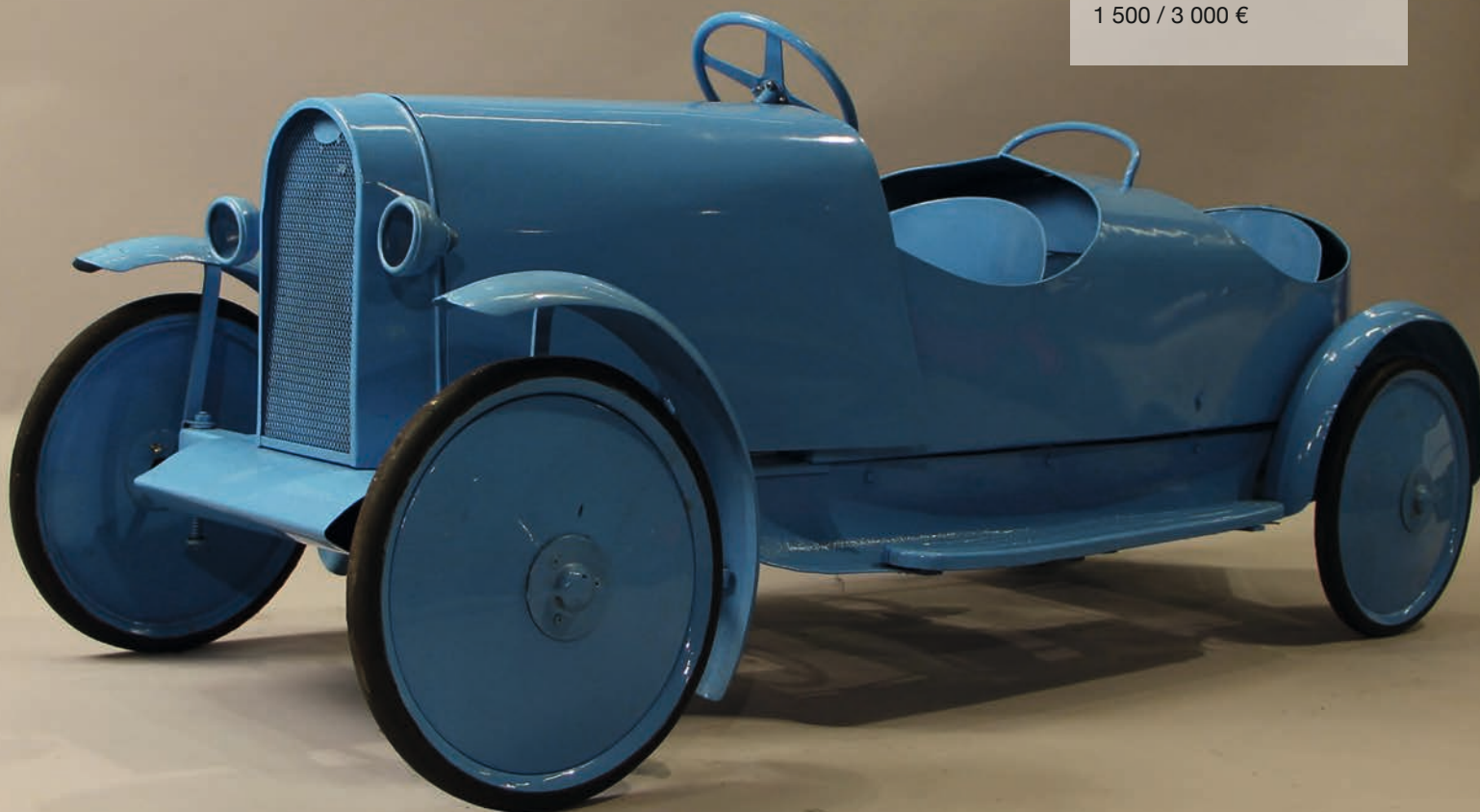
263
Pierre Gui 1935/36
Bleue. En tôle. Peinture ancienne
Mention sur les roues "La merveilleuse"
et portes ouvrantes; Assise en tôle;
Tableau de bord en bois
Dim: 123 x 55 cm environ
300 / 500 €

264
L'Etoile 1930
Bleue avec l'intérieur et les
roues rouges
En tôle. Restaurée. Assise
en tôle
Dim: 123 x 55 cm environ
300 / 500 €

265
L'Etoile, Peugeot 601
Saumon et marron. En tôle
Restaurée
Dim: 110 x 52 cm environ
300 / 600 €

266
Eureka
Devisix Renault 1934
Olive et marron. En tôle
Restaurée. Incomplète
Dim: 90 x 40 cm environ
400 / 800 €

267
L'Etoile 1936
Bleue. En tôle
Etat d'origine
Dim: 120 x 55 cm environ
300 / 500 €



268
Bugatti bi-place Tandem 28
Bleue. Restaurée
Incomplète
Dim: 170 x 60 cm environ
1 500 / 3 000 €



269



270



271



272

269
Pierre Gui
Alfa Romeo Giulia
Blanche, modifiée. En tôle
Restaurée
Dim: 112 x 43 cm environ
400 / 800 €

270
Guerineau Morellet
Renault R16
Bordeaux. En tôle
Etat d'origine. Electrifiée
Dim: 113 x 44 cm environ
300 / 500 €

271
Devilaine
Simca 1000
Orange métallisée. En tôle
Peinture d'origine
Manques dont volant et phares
103 x 43 cm environ
100 / 200 €

272
Guerineau Morellet
Peugeot 404 BERLINE 1963
Bleue. En tôle
Etat d'origine. Incomplète
Dim: 108 x 42 cm environ
200 / 400 €

273
Mercedes type 300 SL
Bleue. En tôle
Etat d'origine
Dim: 130 x 52 cm environ
200 / 400 €

274
Mercedes 190 SL
Rouge Siglée Mercedes,
capot en toile et assise en
cuir. Etat d'origine
Dim: 137 x 55 cm environ
300 / 600 €

275
Devilaine freres
Renault 4
Rouge. En tôle
Etat d'origine
Dim: 80 x 35 cm environ
200 / 400 €

276
MFA Ref. 665
Bleu clair et bleu foncé
En tôle
Etat d'origine
Dim: 126 x 50 cm environ
200 / 400 €

277
Pierre Gui
Renault Caravelle
Blanche. En tôle
Restaurée. Assise en cuir et
capote en toile
Dim: 110 x 42 cm environ
200 / 400 €

278
Sauquillo Juguetes
Chevrolet
Capot et intérieur bleu ciel,
ailes avant jaunes et ailes
arrières en placage bois
En tôle. Pédales à chaine
Etat d'origine. Dim: 114 x 47
cm environ
300 / 600 €

279
Moskovitz
Bleue. En tôle
Etat d'origine
Dim: 113 x 50 cm environ
500 / 800 €

280
Guerineau Morellet
Ariane
Rouge. En tôle
Etat d'origine
Dim: 90 x 43 cm
environ
100 / 200 €



273



274



275



276



277



278



279



280



281



282



283



284



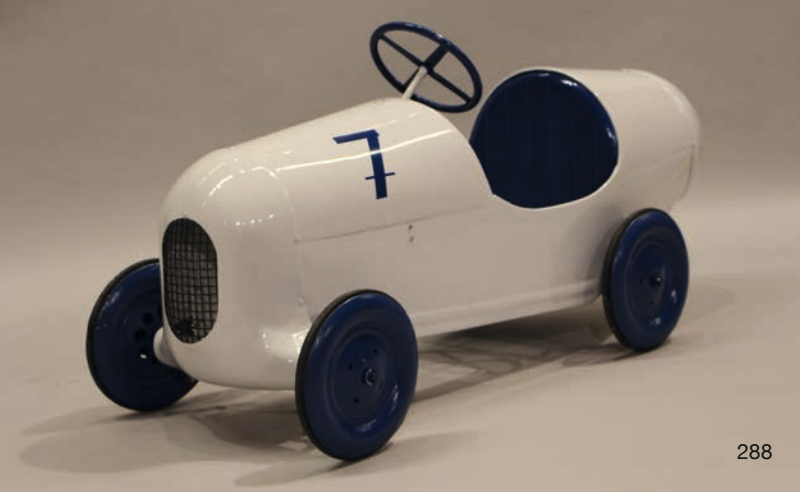
285



286



287



288



289

281
Guerineau Morellet
Baby course
Verte. En tôle. Restaurée
Numéro 11 ; Assise en tôle
Dim: 88 x 44 cm environ
150 / 300 €

282
Guerineau Morellet
Ferrari de course
Blanche à bandes rouges
En tôle. Restaurée
Numéro 6 ; Assise en cuir
Dim: 110 x 56 cm environ
200 / 400 €

283
Guerineau Morellet
DS présidentielle
Noire. En tôle
Restaurée. Transformée ;
Assise en cuir et capote en toile
Dim: 122 x 46 cm environ
500 / 800 €

284
Ferrari de course
Rouge. En tôle
Numéro 6. Assise en tissu
Etat d'origine
Dim: 110 x 56 cm environ
200 / 400 €

285
Guerineau Morellet
Lotus. Noire. En tôle
incomplète
Numéro 2
Dim: 101 x 61 cm environ
100 / 200 €

286
Guerineau Morellet
Ferrari Grand-prix Spa
Bleue à bandes blanches
En tôle. Etat d'origine
Numéro 8 ; Assise en tôle
Manque pare-brise
Dim: 112 x 58 cm environ
300 / 600 €

287
Guerineau Morellet
Ferrari de course
Jaune. En tôle
Restaurée
Numéro 4 ; Assise en tôle
Dim: 113 x 58 cm environ
200 / 400 €

288
Voiture de course baby
Blanche avec les roues
et l'intérieur bleu. En tôle.
Numéro 7. Repeinte
Dim: 125 x 48 cm environ
100 / 150 €



290

289
Guerineau Morellet
Baby course.
Rouge à bande blanche
En tôle. Repeinte
Dim: 90 x 47 cm environ
100 / 200 €

290
Devilaine 1955
Krysler. Bleue, modifiée
En tôle
Dim: 125 x 47 cm environ
300 / 400 €

291
Tri-Ang
Style Ford 46. Rouge orangé
En tôle. Repeinte dans le passé
Dim: 118 x 41 cm environ
150 / 300 €

292
Toys Toys
Coccinelle cabriolet
En matière plastique. Etat neuf
Dim: 110 x 50 cm environ
50 / 80 €



291



292



293
 Claude Levrier Bourg-en-Bresse
 Bugatti N°12. Bleue. En tôle. Restaurée
 Volant bois, lanières et assise en cuir
 Dim: 130 x 63 cm environ
 300 / 600 €

294
 Toys Toys
 F40. Rouge
 En matière plastique
 Dim: 100 x 52 cm environ
 50 / 80 €

295
 Feber
 Porsche 911 Carrera cabriolet
 Véhicule électrique. Rouge. En
 matière plastique. Etat d'usage.
 Batterie non présente. Manques
 multiples dont joint de pare-brise,
 enjoliveurs et rétroviseur droit et
 aileron. Dim: 165 x 80 cm environ
 50 / 100 €

296
 Rolls Royce Corniche
 Grise. En matière plastique
 Etat d'origine
 Manque pare-brise
 Dim: 108 x 46 cm environ
 80 / 120 €

297
 Diamant 1956
 Renault 4CV. Bleue. En tôle
 Etat d'origine
 Manques multiples
 Dim: 92 x 39 cm environ
 100 / 200 €

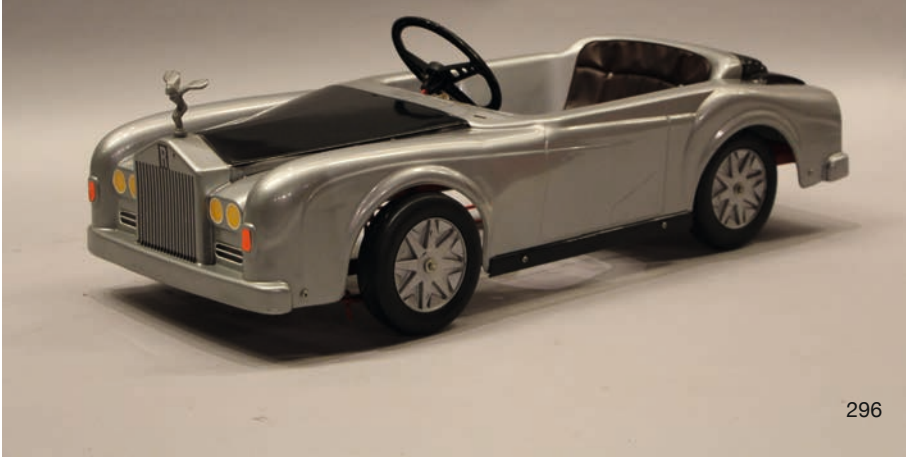
298
 Ferbedo type Borgward
 Isabella
 Rouge. En tôle
 Etat d'origine. Incomplète
 Dim: 106 x 40 cm environ
 300 / 500 €

299
 Cabriolet gris
 Grise / intérieur bleu
 En tôle
 Dim: 120 x 49 cm environ
 150 / 250 €

300
 MFA
 Renault 4 CV
 Blanche et noir. En tôle
 Etat d'origine
 Coque nue "La police"
 Dim: 90 x 40 cm environ
 50 / 80 €

301
 Style Mercedes Pagode
 Orange. En tôle
 Etat d'origine
 Assise en cuir
 Dim: 106 x 43 m environ
 400 / 600 €





296



297



298



299

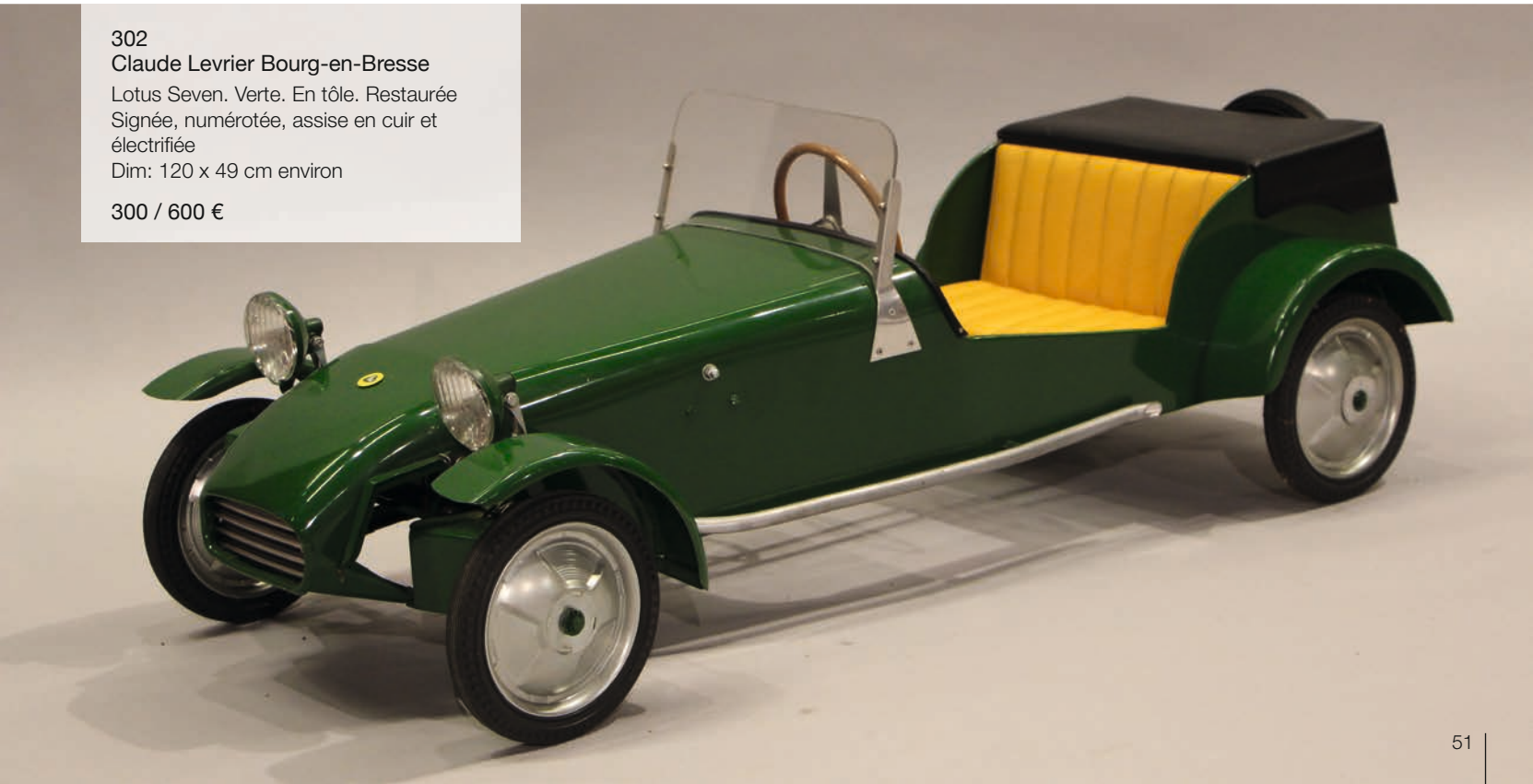


300



301

302
Claude Levrier Bourg-en-Bresse
Lotus Seven. Verte. En tôle. Restaurée
Signée, numérotée, assise en cuir et
électrifiée
Dim: 120 x 49 cm environ
300 / 600 €





303

303
2CV Prototype
 Kakie. En tôle.
 Etat neuf
 Avec sa remorque
 Dim: 110 x 45 cm environ
 200 / 400 €



304

304
Guerineau Morellet
 Ferrari Grand-prix Spa
 Rouge orangé. En tôle. Assise en tôle
 Restaurée.
 Dim: 110 x 54 cm environ
 200 / 400 €



305

305
Voiture à pédales en tôle MFA
 De couleur rouge
 Etat d'origine
 Dim: 85 x 30 cm environ
 150 / 300 €

306
Voiture à pédales ancienne
 en tôle portant le N°8. Etat moyen,
 manques et chocs divers.
 50 / 100 €



306



307

307
MINI JEEP WILLYS ET SA REMORQUE

Echelle 1/3 environ

Cette voiture électrique pour enfant est une fidèle reproduction de la célèbre Jeep américaine. Elle est l'oeuvre unique d'un passionné qui y a consacré beaucoup de temps et d'attention. Fabriquée à la fin des années 2000, sa carrosserie est en aluminium, elle est mue par deux moteurs électriques situés sur les roues arrière et alimentés par deux batteries de 12 V, rechargeables sur secteur. Elle dispose d'un inverseur AV/AR, de phares électriques et d'un klaxon.

L'ensemble est complété par une remorque. Elle dispose enfin d'accessoires comme la roue de secours et le jerrican. En parfait état de fonctionnement et de présentation, elle est prête à rouler.

Vitesse maxi: 12 km/h env. en marche avant.
 Poids du véhicule: 36 kg; Longueur 1,25 m x largeur 0,58 m.
 Poids de la remorque : 8 kg; Longueur 0,94 m x largeur 0,53 m.

800 / 1 200 €





308

Voiture électrique

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

300 / 500 €



309

De La Chapelle Stimula

BMW 328 Junior

Grise métallisée intérieur cuir rouge

2 km au compteur

Dim: 220 x 90 cm environ

Poids: 110 Kg

Cylindrée: 144 cm³

Kilométrage: 002

Numéro: 005

Eligible au Little Big Mans

Jouet automobile fabriqué par De La Chapelle Stimula à Brignais dans le Rhône. Carrosserie en très bon état en fibre de verre grise. La voiture est équipée d'un moteur Honda G150 d'une cylindrée de 144 cm³ placé à l'arrière, d'un démarreur à lanceur, d'un coupe circuit. Comme pour sa grande soeur le pare brise est en deux éléments et le capot est sanglé. Volant est en métal avec logo BMW au centre, sellerie rouge, tableau de bord équipé de trois compteurs Jaeger, d'un voltmètre et d'une horloge.

3 000 / 5 000 €







AUTOMOBILES

- 1981 - JAGUAR XJ-S V12
- 1991 - LANCIA THEMA 8.32
- 1987 - PORSCHE 928 S4
- 2005 - CLIO V6 PHASE 2
- 1957 - FORD THUNDERBIRD
- 1986 - PORSCHE 911 CARRERA 3.2L G50
- 1986 - FERRARI MONDIAL 3.2 L COUPE
- 1980 - ROLLS ROYCE CAMARGUE
- 2003 - FERRARI 575 MARANELLO F1
- 1964 - MERCEDES 230 SL PAGODE
- 1968 - FORD ESCORT TWIN-CAM MKI EX-USINE
- 1974 - LAMBORGHINI URRACO P250
- 1991 - FERRARI TESTAROSSA
- 1966 - MASERATI MISTRAL COUPE 3700
- 1964 - FERRARI 330 GT 2+2
- 1998 - BENTLEY AZURE
- 1994 - LAMBORGHINI DIABLO
- 1974 - JAGUAR TYPE E V12 CABRIOLET
- 1991 - PORSCHE 964 TURBO 3.3L
- 1983 - RENAULT 5 TURBO 2
- 1967 - MASERATI MISTRAL 4.0 COUPE
- 1994 - FERRARI 348 SPIDER
- 1975 - DINO 246 GT
- 1994 - PORSCHE 993 C2
- 1964 - FERRARI 330 GT 2+2
- 1995 - VENTURI 400 GT
- 1959 - PEUGEOT 403 CABRIOLET
- 1992 - FERRARI 512 TR
- 1956 - ROLLS ROYCE SILVER CLOUD RHD
- 2001 - ASTON MARTIN DB7 VOLANTE VANTAGE
- 1982 - VOLKSWAGEN GOLF GTI 16S OETTINGER
- 1981 - FERRARI 308 GTBI
- 1989 - MERCEDES 560 SL
- 2000 - FERRARI 360 MODENA F1
- 1964 - JAGUAR MK2 3.8
- 1968 - HONDA S800
- 1988 - JAGUAR XJS V12 CABRIOLET
- 1976 - ROLLS-ROYCE SILVER SHADOW I RHD
- 1972 - VOLVO P1800 ES
- 1979 - CITROEN MEHARI

1981 – JAGUAR XJ-S V12

Dans le goût des années 1970, William Lyons envisage de remplacer son iconique Type E par une voiture à moteur central. Abandonnant vite cette idée, la remplaçante conservera certaines des lignes de la première ébauche. Les lignes de la XJ-S sont tendues, fines et élégantes, la voiture est un véritable condensé de confort à l'anglaise. Présentée en 1975, la XJ-S va connaître une carrière longue et pleine de succès, jusqu'en 1996, avec de nombreuses déclinaisons, telle que la version H.E. en 1981, ou encore les versions sportives telles que les XJ-RS, sans oublier les versions six-cylindres et décapotables. Décrite à sa présentation, la XJ-S est une voiture de grand tourisme extrêmement chère à l'époque, mais elle propose une vision moderne du luxe. La motorisation est noble avec pas moins de 12 cylindres disposés en V. Avec une cylindrée de 5 345 cm³, ce bloc développe 289 chevaux, et file droit jusqu'à plus de 230 km/h. Jaguar change sa stratégie avec cette voiture, offrant au public l'une des GT les plus abouties et confortables de son temps, elle battra même le record de la Type E et de ses 72 000 exemplaires, avec plus de 115 000 XJ-S assemblés sur une période de presque 20 ans. Ce modèle connaît aujourd'hui sur le marché de la collection un vrai regain d'intérêt. Les beaux exemplaires ont vu leur prix progresser et cette tendance devrait se renforcer.

Notre XJ-S est un coupé V12 de Décembre 1981. De couleur extérieure bleu ciel métallisée assez rare, il possède un intérieur noir à la très belle patine et très correctement conservé. Fait rare chez les exemplaires de XJ-S, celle-ci affiche au compteur 97 100 km, kilométrage très probablement d'origine car en phase avec l'état général de la voiture et les éléments du dossier qui l'accompagne. Achetée par son propriétaire actuel en 1995, celle-ci affichait alors 89 270 km, ce qui indique un

usage précautionneux. Elle a également reçu de nombreux soins au cours des cinq dernières années, avec entre autres, remplacement de la colonne de direction et la boîte de vitesse envoyée chez Jaguar pour restauration. Le système de freinage et les amortisseurs avaient également été revus. Le montant total des factures s'élève à environ 5 000 €. La XJS retrouve désormais auprès des collectionneurs une véritable cote d'amour parfaitement légitime. Sa devancière devenue bien plus onéreuse fait aussi par ricochet, augmenter les cotes de la XJS. Symbolique du style des années 70 et 80 revenant aujourd'hui à la mode, il viendra un jour où ces exemplaires s'échangeront à des niveaux plus élevés. En bon état général, cette XJS est présentée à une estimation particulièrement attractive, et offre un rapport prix/prestation incomparable. Sachez en profiter maintenant...

The Jaguar XJ-S, introduced in 1975, had to succeed to the famous E-Type, and that was not so easy. The only non-Italian V12-powered coupé in 1975 was one of the most comfortable car available then, many versions were released such as convertibles, and a new 6 cylinder engine was available after 1983. Total production reached about 115 000 examples sold. Our model is a light blue 1981 V12 XJ-S coupé, bought by its current owner in 1995 with around 89.000 km. In very good condition, it has now 97100 km on the odometer and was very well maintained. Over the last five years, Jaguar restored its gearbox, and its steering system was replaced. Its brakes and shock absorber were changed. It is a wonderful occasion to buy one of the most comfortable British car of its era, surely at the same level than the most prestigious and luxurious cars of its time, and with an increasing quotation for the future due to prices realized by the E-Type.



« Si les cylindres m'étaient comptés ... »

Marque : Jaguar
Modèle : XJ-S
Millésime : 1981
Kilométrage : 97 100 km au compteur
Motorisation : V12
Cylindrée : 5 345 cm³
N° de châssis : JNAEW4AC104871



Carte grise française / French registration

5 000 / 10 000 €
(sans réserve / no reserve)



Un des coupés les plus prestigieux de son époque
Une voiture de grand standing à un prix abordable
Un exemplaire conservé avec beaucoup d'attention



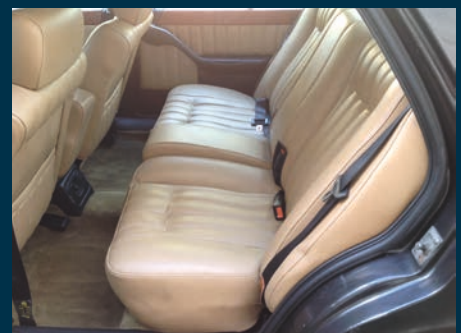
1991 - LANCIA THEMA 8.32

Lancia lance en 1984 sa berline haut de gamme : la Thema. Dessinée par Giorgetto Giugiaro, elle s'inscrit dans la tendance cubique des années 1980 et était disponible avec des motorisations allant du quatre cylindres 2 litres au V6 P.R.V. de 150 chevaux. Pour plus de performances, une déclinaison inattendue est présentée en 1986 : la « 8.32 » dont l'objectif est de détrôner les références en matière de berlines sportives. De l'extérieur, seules les jantes à cinq branches, le discret spoiler rétractable, les liserés courant le long de la carrosserie ainsi que le badge jaune 8.32 sur la calandre différencient le modèle. Le moteur V8 3L à 32 soupapes de la Ferrari 308 Quattrovalvole dont la puissance est réduite à 215 chevaux est choisi pour animer la Thema. Les freins sont prélevés sur la Delta Integrale, des barres antirouilles avant et arrière sont ajoutées, la boîte de vitesses est celle de la Thema Turbo IE remaniée. Un boîtier ABS Bosch est également installé. L'intérieur est luxueux et spécifique, une véritable pièce maîtresse. Le cuir et à l'alcantara sont rehaussés d'inserts en ronce de noyer. L'équipement est pléthorique pour l'époque comprenant notamment, sièges électriques et appuie-têtes arrière électriques se rabattant lors du passage de la marche arrière. La berline sera modernisée en 1989, avec pour principale nouveauté une suspension pilotée en option. La série 2 sacrifiera 10 chevaux suite à l'ajout d'un catalyseur. Si la Thema 8.32 n'est pas une pure sportive, elle procure un confort hors normes au son des vocalises du magnifique V8 Ferrari. Un plaisir de rouler dont il est impossible de se lasser.

Notre exemplaire a été mis en circulation le 22 octobre 1991. De couleur marron avec un intérieur en cuir fauve, elle possède l'allure statutaire des berlines luxueuses de son époque. Dans un état général correct, elle présente l'avantage de n'avoir connu que deux propriétaires de 1999 à 2015. Le dossier permet de retracer l'historique du véhicule depuis le début des années 2000 avec notamment un important service incluant la courroie de distribution en 2002 à 52 000 kilomètres. Après n'avoir que très

peu roulé, le véhicule est stocké dans un garage de 2007 à 2015, année durant laquelle le propriétaire actuel en fait l'acquisition. Il va donc se charger de la remettre en route en effectuant différents travaux tels que la réfection du freinage, l'achat de 4 pneumatiques neufs, d'un silencieux, de la pompe à essence et d'une révision moteur. Sans être parfaite, cette Thema est une invitation à prendre la route. Son intérieur est globalement bien conservé, la sellerie tout comme les moquettes ont un bel aspect ce qui pourrait corroborer le faible kilométrage qu'elle affiche au compteur. Elle possède de plus son livre de bord. Trouver une Lancia 8.32 sur le marché de l'occasion n'est plus chose aisée et cette voiture regagne au fil des années une vraie cote d'amour devenant comme l'un des symboles de sa génération. Notre exemplaire, proposé à une estimation attractive, mérite votre attention.

The Lancia Thema was introduced in 1984 as the new high range four doors saloon. Its design by Giugiaro matched all 1980's standards. In 1986, a new variant, the 8.32, was meant to compete with German sports saloons. A Ferrari V8 3L 215 bhp engine coming from the Ferrari 308 Quattrovalvole powers it. Its interior was outstanding at the time, mostly made with leather, alcantara and varnished wood. Driving a four doors saloon while enjoying the sound of a Ferrari engine is quite a unique experience. Our car was sold on October 22nd 1991. Its brown paintjob matches a tan interior. In good overall condition, it had only two owners since 1999 until 2015. Its dossier includes maintenance bills since 2000, including the replacement of the timing belt in 2002. The car had 52 000 kilometers, the odometer currently shows 55 500. The vehicle was stored from 2007 until 2015, when the current owner purchased it. The car was serviced in 2015; the brakes, the tires and the fuel pump are new. The interior is in good overall condition and the owner's manual will be provided with the car. Finding a good Lancia Thema 8.32 has become quite hard. This car, with a low estimation is a true opportunity.



« Quand Ferrari tracte Lancia ... »

Marque : Lancia
Modèle : Thema 8.32
Millésime : 1991
Kilométrage : 55 524 km au compteur
Motorisation : V8
Cylindrée : 2 927 cm³
N° de châssis : ZLA83400000260990



Carte grise française / French registration

8 000 / 12 000 €



La réponse italienne aux références allemandes du marché
Le confort d'une Lancia, la puissance d'une Ferrari
Un exemplaire bénéficiant d'un vrai regain d'intérêt



1987 – PORSCHE 928 S4

Dévoilée au salon de Genève 1977, pour séduire un public plus exclusif, différent des amateurs de la 911, la Porsche 928 est un véhicule totalement nouveau à la fois pour la marque de Stuttgart et dans la production automobile mondiale, destiné à répondre aux envies de périples réalisés en voiture de grand tourisme. Dessinée par Anatole Lapine, directeur du style Porsche à l'époque, la 928 est un important coupé haut de gamme à la ligne sculpturale. C'est la première voiture de sport à être élue voiture de l'année en 1978. Chose doublement inédite chez Porsche, il s'agit d'une sportive à moteur avant et mue par un V8 tout en aluminium élaboré spécialement pour ce modèle. De plus, la 928 inaugure chez Porsche le système de transmission avec boîte de vitesse à l'arrière, dit transaxle. La carrière de la 928 sera longue avec des améliorations régulières et des performances en hausse constante. La 928 première version, sortie en 1978 avec un V8 de 4.5L de cylindrée développant 240 chevaux, fera ainsi un grand bon en avant dès le lancement de la version S en 1980, avec son V8 de 4.6L passant à 300 chevaux. Elle évoluera encore plus en profondeur avec le dévoilement de la S4 en 1986, version marquant un tournant majeur dans l'histoire de la 928 de part ses évolutions stylistiques et techniques. C'est le moteur de cette dernière S4, qui du fait de son V8 atteignant les 5L de cylindrée pour 320ch, servira de base à la GT et à l'ultime évolution GTS de la 928 culminant à 350 ch pour 5.4L. En outre, profitant du succès de sa GT auprès d'un large public, Porsche développera de nombreuses séries spéciales aux dénominations dérivées des séries classiques. Au final, succès commercial incontestable, la Porsche 928 aura su conquérir le cœur de tous les porschistes et des autres.

Le modèle présenté ici est une 928 S4 de 1987 dans une élégante livrée associant un extérieur bleu nuit à un intérieur prune, le tout dans un état de conservation très satisfaisant pour son âge. Dans la configuration la plus intéressante et rare, notre 928 est équipée de la boîte de vitesse mécanique qui permet d'exploiter toute la noblesse du huit cylindres en V. Elle est par ailleurs dotée d'options appréciables comme les sièges électriques, la climatisation automatique, le cache-bagages et chose peu courante sur cette auto du toit ouvrant, ainsi que des jantes en magnésium. Elle a de plus été agrémentée du bandeau arrière

GTS et d'un autoradio Blaupunkt à priori d'origine. Cette 928 possède un historique particulièrement intéressant et absolument limpide. Il s'agit d'une seconde main. Elle fut délivrée neuve par le centre Porsche de Saint-Etienne à son premier propriétaire, un important chef d'entreprise de la région stéphanoise. Ce dernier en fit un usage et un entretien très régulier jusqu'en 2010, avant de la céder à une personne de la région, connaissant très bien l'auto pour en avoir assuré la maintenance durant de nombreuses années. Cette 928 est munie des tous ses manuels et son carnet d'entretien est parfaitement rempli et tamponné. Un important dossier de factures manifestant tous les bons soins dont cette GT a fait l'objet depuis sa livraison, sera d'ailleurs remis à l'acheteur. La fiabilité de la 928 est reconnue lorsque, comme pour notre exemplaire, le suivi est rigoureux. Ne laissez pas passer cette 928 à l'histoire et à la polyvalence hors du commun, car le modèle voit sa cote remonter régulièrement.

Introduced during the Geneva Motor Show in 1977, the new Porsche 928 made great impression: Its line by Anatole Lapine was totally new and out of Porsche standards. First sports car elected « car of the year » in 1978, this GT was powered by a front all aluminium V8 engine and a new transaxle system. During its long career, the 928 will keep on evolving. Available in 1978 with a 240 bhp 4.5 Litres V8, the last version, the GTS, had a 350 bhp 5.4 Litres engine. It was a massive commercial success, and it is now recognized as one of the best Grand Tourer car of its era. This Porsche 928 S4 was sold new in Saint Etienne in 1987. Its night blue paintwork is associated with a plum interior, in good overall condition. Its 320 bhp 5.0 Litres V8 engine is coupled with a rare manual gearbox. It is also featured with electric seats, automatic air conditioning, opening roof and magnesium wheels. Its Blaupunkt radio seems original. Its history is astonishing as this car is a second hand. The first owner kept it until 2010 before the current owner purchased it. This 928 has its owner's manual and maintenance book, testifying of the good care given to the engine. This car is famous for being reliable as long as the maintenance was properly made, which is the case on this example. The Porsche 928 has a clear future amongst Porsche collectible, this car is an opportunity to own one of the best Grand Tourer car ever made.



« L'autre légende de Porsche »

Marque : Porsche
Modèle : 928 S4
Millésime : 1987
Kilométrage : 254 000 km au compteur
Motorisation : 8 cylindres en V
Cylindrée : 4 957 cm³
N° de châssis : WPOZZZ92ZHS841653



Carte grise française / French registration

13 000 / 18 000 €



Une Porsche qui avait 20 ans d'avance sur son temps
Une voiture dont la cote remonte irrésistiblement
Un exemplaire 2ème main toujours entretenu dans le réseau



2005 - CLIO V6 PHASE 2

De tous temps, la firme au losange a su commercialiser des machines hors du commun, respirant la passion automobile. Digne héritière de la Renault 5 Turbo, la Clio V6 est présentée au Salon de Paris en 1998. Assemblée chez TWR en Suède, la citadine est entièrement revue et bodybuildée : le moteur V6 3.0L à double arbre à cames en tête et développant 230 chevaux est implanté en position centrale arrière sacrifiant de ce fait les places passagers. La transmission se fait aux roues arrière. La nouvelle Clio est bestiale, tant d'aspect qu'à la conduite, cependant une mise au point trop brève la rend très pointue à utiliser, trop même aux limites. Suivant le restylage de la citadine en 2002, une évolution de la Clio V6 est proposée. Tenant compte des critiques concernant la première série, la production est rapatriée à Dieppe, fief d'Alpine. Plus agressive esthétiquement, elle est également plus puissante suite à une profonde refonte du groupe motopropulseur effectuée en partie avec le concours de Porsche, aboutissant à une puissance de 255 chevaux. La boîte de vitesses à 6 rapports reçoit un nouvel étagement rendant la Clio V6 plus dynamique. Le châssis est également optimisé ainsi que les trains roulants qui sont profondément revus. Plus sûre, plus sportive, plus efficace, la Clio V6 phase 2 efface les critiques et permet à 1 303 heureux acheteurs de profiter du vrombissement du 6 cylindres. Modèle à part dans le paysage automobile, sa rareté et son caractère en font une sportive de premier choix, d'autant plus concernant la série 2. Collector dès sa sortie, la Clio V6 Phase 2 n'a pas pris une ride, elle n'a d'ailleurs presque pas connu la décote. Elle est en revanche promise à une excellente carrière en collection, et doit donc attirer dès à présent votre attention.

L'exemplaire numéroté 1078 qui vous est présenté est une Renault Clio V6 mise en circulation le 1er Avril 2005. Il s'agit donc d'une série 2, équipée du V6 de 255 chevaux, dans sa couleur bleu Illiade, l'une des préférées des amateurs du modèle. En très bon état carrosserie, l'intérieur gris foncé avec inserts bleu l'est tout autant. Ses sièges baquets en cuir et alcantara siglés Renault

Sport sont une invitation à la conduite sportive. Côté confort, elle est dotée de la climatisation ainsi que du régulateur de vitesse. Argument de choix, il s'agit d'une première main, qui a été entretenue tout au long de son histoire dans le réseau Renault. Elle est accompagnée de son carnet d'entretien ainsi que de l'ensemble des factures couvrant l'entretien de l'achat jusqu'à aujourd'hui. Notre Clio affiche à ce jour 71 600 kilomètres, et ce kilométrage est original, principalement réalisé sur autoroute et jamais sur circuit selon les informations transmises par son unique et passionné propriétaire. Elle a bénéficié d'une importante révision en 2011, alors qu'elle avait 61 000 kilomètres, incluant la distribution et la pompe à eau pour un montant total de 2 500 Euros. Enfin, l'ensemble des fluides a été changé en 2015, la rendant prête à prendre la route. Avec un historique limpide, cette Renault Clio V6 saura faire vibrer le passionné de la marque ou tout amateur de sensations fortes. Cette désormais rare première main a tous les atouts pour vous séduire. A vous de ne pas laisser filer ce collector dans la droite ligne des Renault 5 Turbo.

Heir to the Renault 5 Turbo, the Clio V6 was introduced at the 1998 Paris Motor Show. Assembled by TWR in Sweden, its mid-mounted 3.0L V6 engine produced 230 bhp, but the car was rough to drive. In 2002 Renault started a second series built in Dieppe : the 255 bhp engine was more powerful, and the chassis was dramatically improved. The Clio V6 series 2, was more efficient and safer to drive. With only 1 303 examples sold, this car was a collectible as soon as it came out. This Clio V6 series 2 N°1978 was sold on April 1st 2005. Its colour is Blue Illiade, the body is in very good shape. The interior is fitted with leather and alcantara Renault Sport bucket seats, and includes the air conditioning as well as a cruise control. The current owner bought the car new, and the maintenance book as well as all maintenance bills will be supplied. The car has now 71 600 original kilometres. In 2011, the timing belt and the water pump were replaced, the car had then 61 000 kilometres. This road ready Clio V6 has a clear history and is an outstanding opportunity for any Renault enthusiast.



« La Clio endosse ses habits de sport »

Marque : Renault
Modèle : Clio V6 Phase 2
Millésime : 2005
Kilométrage : 71 600 km au compteur
Motorisation : V6
Cylindrée : 2 946 cm³
N° de châssis : VF1C61U0632724507



Carte grise française / French registration

30 000 / 40 000 €



Un bel exemple du savoir-faire de Renault Sport
Incontestablement un bon rapport «investissement/sensations»
Une rare première main jalousement conservée



1957 - FORD THUNDERBIRD

Au lancement en 1953 de la Chevrolet Corvette, General Motors réinvente le concept de voiture sportive aux Etats-Unis. La contre-attaque du groupe Ford verra le jour avec la Thunderbird. Pur roadster deux places, sa ligne est étonnamment élancée et fluide pour une voiture américaine des années 1950. Elle n'est disponible qu'en V8, ce qui la positionne d'emblée sur un segment haut de gamme. Ford communiquera d'avantage sur son inspiration européenne « luxueuse ». Le moteur V8 monté en série est un V8 292ci (4.7L) produisant 200 chevaux qui lui confèrent un atout indéniable contre sa concurrente à l'époque vendue avec un 6 cylindres en ligne. En 1955, plus de 16 000 Thunderbird sont vendues contre environ 700 Corvette. En 1957, le moteur 312 ci soit 5.1L est optionnel et développe 245 chevaux, que l'on pouvait optimiser sur option avec un compresseur Paxton. L'intérieur s'offre une allure plus sportive avec notamment un tableau de bord en aluminium bouchonné, et la carrosserie est légèrement remaniée la rendant plus agressive. Il s'agit du modèle le plus désirable de l'ensemble de la lignée Thunderbird. Plus sobres que le reste de la production américaine des années 1950, et en fin de compte plus européennes, les Ford Thunderbird de première génération comptent parmi les rares automobiles « U.S. » à bénéficier d'une cote d'amour importante sur le vieux continent. Elles sont ici assez rares et leur cote tend à grimper, à vous d'en profiter tant qu'il en est encore temps.

L'exemplaire que nous vous présentons est une Ford Thunderbird de 1957 et fait rare, elle fut vendue neuve en France dans le réseau Ford. Présentée dans une belle livrée blanche conforme à l'origine avec son intérieur noir et blanc, elle dispose d'un bel hard top bleu turquoise à petite lunette latérale ainsi que d'un couvre-tonneau. La capote quand à elle est récente. L'espace intérieur est en bon état, la planche de bord bouchonnée, la banquette

électrique, l'instrumentation et le petit autoradio vous font déjà voyager dans une autre époque. De récents pneus à petits flancs blancs viennent parfaire l'allure de cette belle américaine. Côté mécanique, elle est dotée du V8 312ci optionnel de 245 chevaux et atout majeur, dispose de la boîte de vitesses mécanique. Acquis par son propriétaire actuel à la fin des années 90, ce dernier entreprit entre autres travaux la restauration de l'intérieur ainsi que de la mécanique qui fut refaite à neuve. La carrosserie est saine et l'ensemble est homogène. Sans être parfaite, cette voiture qui a bénéficié d'une restauration et des soins réguliers dans le passé présente une sympathique patine, signe d'une utilisation régulière. Elle fonctionne et présente suffisamment bien pour être utilisée dès à présent comme a pu en profiter son propriétaire pendant plus de 15 ans. Avec son dessin original et sa livrée très élégante, elle propose à son acquéreur tous les plaisirs du mythe américain pour un tarif encore attractif... mais pour combien de temps.

In 1953, the Chevrolet Corvette became the new American sports car. Ford counter-attacked with the Thunderbird in 1955. This two seaters roadster had a fluid shape, and was only available with a V8 engine. More than 16 000 Ford Thunderbirds were sold in 1955, it was a great commercial success. This 1957 Ford Thunderbird is a rare Ford France car. Its colour is white assorted with a black and white interior. The current owner purchased it in the late 1990's. It is sold with its original hard top and its tonneau cover. The soft top is recent. Its interior throws you back in the 1950's. This interior has been restored and so was the 245bhp 312ci V8 engine that is here coupled with a manual gearbox. The car is in good overall condition although it is not perfect. It runs well and has been carefully maintained over the 15 years of ownership. This car is a symbol of the 1950's in the United States, and this estimation is an opportunity.



« L'oiseau de Ford s'attaque à la Corvette »

Marque : Ford
Modèle : Thunderbird
Millésime : 1957
Kilométrage : 19 650 km au compteur
Motorisation : V8
Cylindrée : 5 113 cm³
N° de châssis : D7FH260754



Carte grise française / French registration

37 000 / 42 000 €



Un des must de l'automobile américaine des années 50
Une voiture plaisir qui vous fait voyager dans une ambiance unique
Une rare version française d'origine et en boîte mécanique



1986 - PORSCHE 911 CARRERA 3.2L G50

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

Le modèle présenté est un très beau coupé délivré neuf en novembre 1986 et donc de l'année modèle 1987. Sa livrée est superbe, associant une peinture grise bleutée à un intérieur en cuir de couleur noire à moquettes noires et complété par les indémodables jantes Fuchs. Produite pour le marché européen et entièrement matching numbers and color, cette 911 est équipée d'origine de la climatisation, des sièges confort électriques, d'un essuie-glace arrière, des spoilers extérieurs et du toit ouvrant électrique. Son aileron de Turbo complète parfaitement le look sportif de la voiture. S'agissant d'un millésime 87, cet exemplaire bénéficie de la réputée boîte de vitesse de type G50. Point fort

également, cette Porsche possède sa pochette originale incluant le carnet d'entretien, le manuel d'utilisateur ainsi qu'un dossier de factures retraçant les différentes interventions réalisées au cours de son histoire. La voiture est en excellent état de présentation aussi bien intérieur qu'extérieur. Régulièrement entretenue, notre 3.2L fut choyée par son actuel propriétaire qui en fit l'acquisition en 2008. Les Porsche en général et plus particulièrement les 3.2 L sont de plus en plus recherchées. Ce modèle réputé « indestructible » offre un parfait compromis en sensations et facilité d'utilisation, c'est pourquoi il y a fort à parier que cette génération atteindra très prochainement des prix bien plus élevés. Notre bel exemplaire est une réelle opportunité de s'offrir une voiture dont le pedigree satisfera les amateurs les plus exigeants. Une machine à plaisir que vous risquez de ne très bientôt plus retrouver sur le marché.

In 1983 was released one of the most successful of all Porsche 911, the 3.2 liters, which literally saved the Stuttgart brand from bankruptcy. The cars have the shape of the SC and are more comfortable with electronic devices. The flat-six engine produces 231 bhp and is coupled with a five-speed gearbox, reaching more than 240 km per hour. The main evolution of the model happened in 1987, when a new Getrag G50 gearbox was assembled. 79 649 Porsche 911 3.2L were built before they were replaced by the 964. Our example was sold new in Europe on November 1986 with the G50 gearbox and is full matching numbers and color. Sold with blue-grey paintjob on black upholstery and carpets, its sporty look is improved by Fuchs wheels and an original Turbo rear spoiler. The car is also equipped with air conditioning, electric comfort seats, rear window wiper and opening roof. The car will be sold with an important dossier including the original maintenance book, handbook, as well as many maintenance bills all along its life. In excellent condition, our 3.2L is a perfect compromise between sensation and reliability. The 3.2L are getting more sought after, and this one would please the most demanding Porsche enthusiast.



« L'incarnation du légendaire Flat 6 »

Marque : Porsche
Modèle : 911 type Carrera 3.2L G50
Millésime : 1986
Kilométrage : 182 800 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres à plat
Cylindrée : 3 164 cm³
N° de châssis : WPOZZZ91ZHS100644



Carte grise française / French registration

45 000 / 55 000 €



Un modèle référence dans la lignée des 911
Une Porsche à sensations pures sans assistance
Un très bel exemplaire à l'historique intéressant



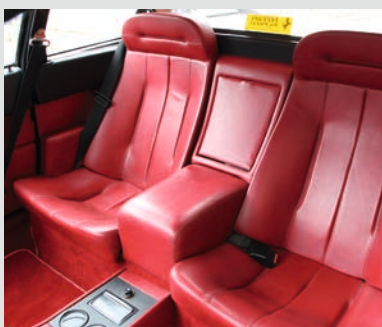
1986 - FERRARI MONDIAL 3.2 L COUPE

Faisant suite à la Dino 308 GT4, dessinée par Bertone, la Ferrari Mondial remplira son rôle dans la gamme tout au long des années 1980 et jusqu'au début des années 90, offrant aux amateurs de la marque 4 places à bord. Persuadé de la viabilité d'une GT quatre places à moteur central arrière, c'est avec Pininfarina qu'Enzo Ferrari va renouer pour le dessin de la Mondial. Bien qu'étant une automobile complètement nouvelle, le designer reprend l'aspect général de la 308 GT4. La ligne va être affinée et mise aux standards des années 1980: pare chocs enveloppants, grilles d'aération latérales, phares escamotables. La carrosserie repose sur un châssis tubulaire, dont l'empattement allongé de dix centimètres, rend la Ferrari Mondial plus habitable que sa devancière. Posé sur un nouveau berceau démontable supportant le moteur, la transmission et la suspension arrière, le reconnu V8 à quatre arbres à cames en tête identique à la Ferrari 308 GTBi est implanté transversalement en position centrale arrière. Il développe à l'origine 214 chevaux, puissance qui évoluera progressivement avec la série Quattrovalvole à 240 cv, puis à 270 cv avec la 3.2 Mondial pour culminer à 300 cv avec la Mondial T. Favorisant l'habitabilité et le confort, la Ferrari Mondial s'offre quatre sièges indépendants en cuir Connolly, un volant trois branches arborant le Cavallino Rampante, et la vaste surface vitrée offre une luminosité des plus appréciables. La grille de levier de vitesse en métal rappelle les origines sportives de la marque. Produite à 6 124 exemplaires toutes versions confondues de 1980 à 1993, la Ferrari Mondial aura su trouver son public. Avec le regain d'intérêt pour les Ferrari de la décennie 1980, ce modèle devient lui aussi de plus en plus difficile à trouver en bon état.

La Ferrari Mondial que nous proposons est une version coupé 3.2L du 21 mai 1986. Elle fut livrée neuve en France comme en témoignent sa plaque d'importateur et son autocollant Charles Pozzi. Cette voiture dispose d'une belle et rare livrée combinant une peinture blanche « Bianco Avus » à un intérieur en cuir rouge de type Cartier et des moquettes assorties. Cette Mondial

n'a connu que deux propriétaires au cours des 18 dernières années et ne totalise aujourd'hui que 63 000 km. Les factures accompagnant la voiture justifient d'un entretien régulier depuis 1998, incluant notamment le remplacement de l'embrayage. La voiture bénéficia de plus d'une importante révision en 2014 avec entre autres travaux, le remplacement des courroies de distribution. Elle est dotée de sa trousse à outils. Cette voiture dans un bon état général de présentation est une séduisante opportunité d'accéder au mythe Ferrari. Dans sa déclinaison 3.2L, cette Mondial ne fut produite qu'à 987 exemplaires en coupé et 810 exemplaires en cabriolet. Véritable Ferrari à 4 places dotée d'un moteur central arrière dont la cote d'amour ne cesse de progresser, la Mondial permet de concilier sportivité, vie de famille et passion automobile. Faites plaisir à tous vos proches, roulez en Ferrari.

Following the controversial 308 GT4 bodied by Bertone, the Mondial will fulfill its 4-seater sports car role all along the 1980's. Pininfarina was in charge of the design, and will respect 1980's standards: pop-up headlights, lateral grills and large bumpers. Powered by the same engine as the Ferrari 308, the 3.0 Litres V8 engine will evolve along with the various series of Ferrari Mondial. The interior was carefully designed: Connolly leather independent seats and a large glass surface, which provides a very appreciable light. Our model is a 3.2 Mondial, sold new by Charles Pozzi on May 21st 1986. It was ordered with a rare white paintjob and Cartier red upholstery and carpets. With only two owners over the last 18 years, the car shows only 63 000 original kilometers. An important service was made in 2014 including the replacement of the timing belts. The car come with its tool box. Only 987 Mondial 3.2L Coupe were made, and this color combo is surely one of the rarest. This real four-seater sports car is in very good shape, and will give you the opportunity to share your automotive passion with your family. Please them, please yourself, drive a Ferrari.



« Rouler dans une voiture de classe mondiale »

Marque : Ferrari
Modèle : Mondial 3.2 L
Millésime : 1986
Kilométrage : 62 928 km au compteur
Motorisation : V8
Cylindrée : 3 185 cm³
N° de châssis : ZFFWD21B000060749



Carte grise française / French registration

42 000 / 52 000 €



Une Mondial 3.2 L à la livrée rare et séduisante
La Ferrari des parfaits compromis
Un modèle des années 80' qui ne cesse de grimper



1980 - ROLLS ROYCE CAMARGUE

Rolls Royce, marque ô combien emblématique sur le marché des véhicules très haut de gamme, n'est pas connue comme une entreprise affectionnant la prise de risque. La Camargue, appellation francophile tout comme pour la Corniche, fut une exception à ce principe. Désireuse de retrouver dans sa gamme un coupé Grand Tourisme très haut de gamme digne des Bentley Continental R-Type, la firme de Crewe créera la surprise en 1975 en commercialisant la Camargue, nouveau fleuron de sa gamme. Bien qu'assemblée chez Mulliner Park Ward, la Camargue est la première Rolls Royce depuis la Seconde Guerre Mondiale à ne pas avoir été dessinée en interne. La ligne spectaculaire due à Paolo Martin pour Pininfarina ne laisse personne indifférent. Il est vrai qu'offrir à une clientèle plutôt conservatrice le design d'une des entreprises les plus novatrices et dans l'ère du temps est un pari. Les lignes sont tendues, cubiques, donnant à l'ensemble une allure sobre, distinguée et imposante. Sous le capot, on retrouve le moteur V8 de 6 750 cm³ développant environ 220 chevaux permettant à la Camargue de cruiser dans un grand confort. C'est à l'intérieur que cette Rolls Royce réserve son plus grand luxe. La sellerie unique offre un agrément sans précédent, le tableau de bord en bois précieux allie tradition et modernité. La Camargue inaugure un tout nouveau système de climatisation ultrasophisticé à deux niveaux de température, qui aurait demandé à lui seul, huit ans de développement. Avec la Camargue, Rolls Royce va commercialiser le plus luxueux des coupés et la voiture sera à sa sortie la plus chère du monde. Ayant pour principale cible les milliardaires américains, la plupart de la production sera vendue outre-Atlantique. Seuls 531 heureux et aisés propriétaires ont pu acquérir ce bijou durant les 11 ans de production. Ce sont aujourd'hui sa rareté et son histoire atypique qui font de la Camargue une voiture de plus en plus prisée des collectionneurs.

Vendue neuve sur le marché américain, notre belle Camargue est de 1980. Sa livrée allie une carrosserie couleur coquille d'œuf à un intérieur cuir biscuit, le tout élégamment rehaussé de pneus à flancs blancs. La présentation extérieure de la voiture est satisfaisante, elle fut intégralement repeinte dans le passé. L'habitacle dans son ensemble est lui aussi en bon état général, la sellerie est une irrésistible invitation aux balades au

long cours. La voiture fonctionne correctement, les commandes sont d'une grande douceur et ne trahissent pas la réputation de la marque. Les passages de rapports se font sans à-coups dans un silence que seul son double autoradio très certainement d'époque pourrait perturber. Son kilométrage relativement faible pourrait parfaitement correspondre à son kilométrage d'origine au vu de l'état général de la voiture. Le dossier qui l'accompagne comprend une expertise de 2014 et des factures détaillant les travaux régulièrement réalisés sur la voiture depuis 2002. Cette Camargue qui fonctionne au sans plomb vous propose une autre vision de la route, avec son dessin italien signé Pininfarina et son inimitable luxe à l'anglaise. Les exemplaires à la vente sont rares d'autant que certains estiment à 300 le nombre d'exemplaires survivants. Une Rolls offre à son propriétaire ce luxe et ce supplément d'âme que seules les marques d'exception peuvent offrir. A vous d'en profiter sans plus tarder.

Over the years, Rolls Royce was not known as being a risk-taker, although an exception would be The Camargue. In 1975, the Camargue, Rolls Royce's brand new high range GT coupe brought major change: for the first time since WW2, the car was not designed by the carmaker. Even if the Camargue was hand built by Mulliner Park Ward, the design came from Paolo Martin for Pininfarina. The Camargue's shape was astonishingly modern, in opposition to the rest of the catalogue. The 220 bhp 6.75L V8 engine provided enough torque to drive comfortably. Masterpiece on this car, the interior provides refined luxury, with large leather seats, wooden dashboard, and a special brand new air conditioning system was installed. Over 11 years, only 531 Camargue were made, which explains its rarity nowadays. Our Camargue was sold new in the USA in 1980. Its yellow body matches with a tan leather interior and whitewall tires. The car received a new paintjob years ago, and the interior is in good condition. It is also in very good mechanical condition, the engine and gearbox are both working well. Mileage on the odometer seems to be original according to the condition of this Camargue. Its dossier includes an expert assessment as well as maintenance bills since 2002. A Rolls Royce Camargue associates extreme luxury with italian design. Only 300 examples would still be on the road, which makes it an even more desirable car.



« Vous méritez la voiture la plus chère du monde »

Marque : Rolls Royce
Modèle : Camargue
Millésime : 1980
Kilométrage : 56 600 miles au compteur
Motorisation : V8
Cylindrée : 6 750 cm³
N° de châssis : JRL50667



Carte grise française / French registration

50 000 / 60 000 €



Une voiture « hors du commun » assemblée à la main
La Rolls Royce aux lignes italiennes
Un modèle intéressant très rare dans nos contrées



2003 - FERRARI 575 MARANELLO F1

Maranello : toute l'histoire du mythique constructeur au cheval cabré se voit résumée en un mot. Lancée en 1996, la Ferrari 550 Maranello remplace la 512M, dernière évolution de la célèbre Testarossa. C'est une nouvelle fois Pininfarina, qui signe le superbe dessin de la nouvelle Ferrari. Elle doit son surnom de « Squalo » à son long capot et ses prises d'air latérales. Sur le plan technique, elle marque le retour de Ferrari au moteur V12 avant pour sa GT. Cette architecture avait été abandonnée après la 365 GTB/4 Daytona, la Testarossa avait en effet un 12 cylindres à plat en position centrale arrière. Dérivé de la 456 GT, le moteur d'une cylindrée de 5,5l développe 43 chevaux de plus avec un couple progressant lui aussi pour culminer à 568 Nm à 5000 trs/min. Avec 485 chevaux et malgré un poids de 1690 kilos, la Maranello atteint les 320 km/h, franchit le 400 mètres départ/arrêté en 12,5 secondes, et le 1000 mètres en 22,5 secondes. Le V12 de la Maranello est accouplé à une boîte manuelle 6 vitesses, située à l'arrière, assurant de ce fait une répartition des masses optimale. L'ASR, l'anti-patinage et les suspensions réglables assistent le conducteur et lui permettent de modifier le tempérament de la voiture. Le freinage est assuré par des disques ventilés de 300 mm à l'avant et 310 mm à l'arrière. L'habitacle offre un véritable agrément ; sans renier ses gènes de sportive, la Maranello est une GT confortable. Produite de 1996 à 2002, la Maranello évoluera ensuite en 575M, avec un moteur poussé à 5.7L de cylindrée développant 515 chevaux, des freins optimisés, ainsi qu'un nouvel intérieur. La boîte de vitesses séquentielle F1 Magneti-Marelli proposée sur la 575M permettait d'optimiser le temps de passage des rapports. La ligne sobre de la version originelle n'aura en revanche pas été touchée, elle s'inscrit aujourd'hui comme étant emblématique des GT Ferrari de la fin du siècle.

La 575M présentée a été livrée neuve en France en septembre 2003 par les Etablissements Daverat à Bayonne. De couleur extérieure grise « Argento Nurburgring » avec un intérieur en cuir noir complété de moquettes assorties, elle se présente dans un très bon état général. Notre exemplaire qui totalise 107 000 km possède son carnet et un dossier de factures témoignant d'un entretien régulier auprès du centre Ferrari de Bayonne. Les quatre pneus et l'embrayage ne totalisent d'ailleurs que 6000 km, une

vidange ainsi que le remplacement des courroies de distribution ont été effectués en Février 2016. La voiture est équipée de sa pochette contenant tous les carnets ainsi que sa housse. Ce bloc douze cylindres est réputé fiable, capable de parcourir de nombreux kilomètres à condition d'être correctement entretenu. Belle, performante, sans être aseptisée et suffisamment moderne pour être parfaitement polyvalente, la Maranello fait aujourd'hui figure de parfait collector. L'envolée récente de sa cote témoigne de l'engouement des « ferraristes » pour ce modèle, symbole de sa génération. Evolution de la 550, elle possède le meilleur de Ferrari : un design à couper le souffle et un magnifique 12 cylindres positionné à l'avant. Notre exemplaire est une excellente opportunité d'accéder au modèle dont on ne compte que 2548 unités produites.

In 1996, the 550 Maranello, first model powered by a front V12 engine since the Ferrari Daytona, replaced the Ferrari 512M. Sharing its basis with the 456, its 5.5 liters V8 produces 485 bhp, enough to reach a top speed of 320 km/h. Its 6 speeds gearbox is located on the rear axle providing a better mass distribution. Fitted with ASR, traction control, and adjustable suspension as well efficient brakes, the Maranello is a secure car that can be adapted by the driver. Its driving comfort is enhanced by its luxurious interior, which provides a sporty look. The 550 was produced from 1996 until 2002, it was then modernized and recalled 575M. Its engine was upgraded to 5.7 liters producing 515 bhp, supported by better brakes, and a new interior. Ferrari's new F1 Magneti-Marelli gearbox was offered as an option. Our model is a 575M, which was sold new in France by the Etablissements Daverat, in Bayonne, on September 2003. Painted grey « Argento Nurburgring » on black upholstery and carpets, this sober example is in very good condition. The car now shows 107 000 original kilometers, but its reliable V12 engine has been serviced all along its existence as the maintenance book can testify, timing belt and engine oil has just been replaced on February 2016. This 575M is sold with all its original documentation as well as its slipcover. As a polyvalent reliable, efficient and gorgeous GT, the Maranello is without doubts a future collectible. Its price has risen already, and with only 2 548 units made, it will keep on doing so.



« Son nom à lui seul est une légende ... »

Marque : Ferrari
Modèle : 575 M Maranello
Millésime : 2003
Kilométrage : 107 000 km au compteur
Motorisation : V12
Cylindrée : 5 748 cm³
N° de châssis : ZFFBT55B000134307



Carte grise française / French registration

50 000 / 70 000 €



Une Ferrari à acheter maintenant et avant les autres
Un des exemplaires les plus « attractifs » du marché
La plus aboutie des déjà mythiques Maranello



1964 – MERCEDES 230 SL PAGODE

Représentante incontournable de la lignée des mythiques SL, la «Pagode» type W113 parvient à se faire une place en tant qu'icône de la marque Mercedes-Benz. Emmené par un Paul BRACQ inspiré, le design de la 230 SL s'avère être réussi, en s'imposant par une ligne alliant dynamisme et pureté. Ses formes et surtout son toit lui valurent son surnom. L'intérêt de ce toit « Pagode » concave permettait d'améliorer la visibilité intérieure, avec des montants plus fins et des vitres plus hautes. Présentée au salon de Genève 1963, la silhouette de la Pagode n'a pas beaucoup changé durant les 8 années de production, et bien que très moderne cette auto n'en est pas moins performante. Doté d'un nouveau moteur 6 cylindres en ligne et d'une injection directe Bosch procurant 150 cv, ce roadster aborde les routes dans un climat de sécurité et de confort optimal. Côté transmission, elle était équipée de série d'une boîte mécanique à 4 rapports, ou en option d'une boîte mécanique ZF à 5 rapports ou d'une boîte automatique à 4 rapports. Remportant une victoire au Rallye Spa-Sofia-Liège en 1963 pilotée par Bohringer-Kaiser, les performances sportives en compétition automobile sont au rendez-vous. De plus, l'habitabilité est de premier ordre, les sièges en cuir et la qualité de finition de la Mercedes-Benz est surprenante pour l'époque. Les pagodes ont été commercialisées de 1963 à 1971. Il y eut trois modèles: la 230 SL fabriquée de 1963 à 1967, la 250 SL fabriquée de 1966 à 1968 et la 280 SL de 1967 à 1971. Ces voitures, très bien construites, sont agréables à conduire et font tourner encore aujourd'hui beaucoup de têtes sur leur passage. Il est à noter que les pièces d'origine Mercedes Benz sont disponibles dans le réseau de la marque et qu'elles sont les bienvenues dans tous les clubs.

Notre Mercedes Pagode est une très désirable 230SL de novembre 1964. Cette voiture qui fut entièrement restaurée il y a quelques années se présente dans un superbe état. Sa livrée combine une peinture blanche à un intérieur en cuir rouge complété de moquettes de la même couleur. Elle est dotée d'une boîte de vitesses mécanique à 4 rapports, de son hard-top et de son autoradio Becker Avus. La restauration de la voiture s'est effectuée à partir d'un démontage complet de la caisse. L'habitacle bénéficia lui aussi d'une cure de jouvence avec la reprise de la

sellerie, des revêtements intérieurs et des boiseries. La capote en alpaga fut elle aussi remplacée par une neuve. Le moteur tourne avec vigueur et l'injection a été entièrement révisée chez Mercedes qui a procédé au réglage de l'ensemble. La voiture sera accompagnée de son contrôle technique vierge, des dernières factures réalisées chez Mercedes et de photos de sa restauration. Différente de la mythique 300 SL réservée à une certaine élite, mais plus performante et moderne qu'une 190 SL, la Pagode parvient à trouver une place entre ces deux stars Mercedes-Benz, sans pour autant avoir la prétention d'en être une remplaçante. Dans la lignée des roadsters SL, cette «Pagode» s'inscrit dans le cercle très fermé des voitures d'exception signées Mercedes-Benz. Notre exemplaire déjà restauré vous permet de profiter du mythe qui offre l'agréable avantage de prendre de la valeur chaque jour un peu plus ...

Essential among the SL series, the type W113 « Pagoda » designed by Paul BRACQ was introduced at the Geneva Motor Show in 1963. Its shape was modern and very little change was made over the 8 years of production. Its 2.3 liters 6 cylinders fuel injected engine produced 150 bhp and was coupled with a 4 speed manual gearbox. The car was efficient as it won the Spa-Sofia-Liege race in 1963. The interior was very attractive and well assembled. Three series were made: the 230 SL from 1963 until 1967, the 250 SL from 1966 until 1968 and the 280 SL from 1967 until 1971. Mercedes Benz still provides all the parts. Our Mercedes 230 SL Pagoda was sold on November 1964. It went through an overall restoration couple years ago. Its white paintjob is coupled with red leather seats on red carpets. It has a four speed manual transmission, an original Becker Avus radio, and will be sold with its hard top. The body was entirely disassembled in order to be restored. The interior was also remade, the upholstery is new and so are the carpets. The alpaca soft top is brand new as well and Mercedes-Benz recently serviced the engine, the injection system was restored. This 230 SL is sold with a dossier including bills and many pictures from the restoration. The MOT is clear. The pagoda is the perfect alternative between the 190 SL and the myth 300 SL. This very well restored specimen will provide exquisite pleasure and is a secure investment.



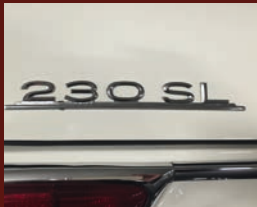
« SL : deux lettres qui signent la légende des Roadster Mercedes »

Marque : Mercedes
Modèle : Pagode 230 SL
Millésime : 1964
Kilométrage : 81 240 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 2 306 cm³
N° de châssis : 11304210006961



Carte grise française / French registration

55 000 / 65 000 €



Un roadster allemand bien construit et d'une grande élégance
Le seul cabriolet rendu célèbre par la forme de son toit
Une Pagode déjà restaurée avec soins



1968 – FORD ESCORT TWIN-CAM MKI EX-USINE

Si le constructeur Ford fut présent sur la scène des compétitions en rallye depuis les années 1930, c'est principalement grâce à la Cortina Lotus que la firme américaine commence à se faire un nom. La Ford Escort, mise au point en 1968 propulsera le constructeur parmi les légendes de la compétition. Développée par le département de Ford Boreham Competition en 1968, l'Escort twin-cam avec ses extensions d'ailes est une machine à gagner. Une série de 113 voitures sera produite par Ford Compétition dans l'usine de Boreham en Angleterre.

Notre exemplaire sortit d'usine au cours de l'année 1968 dans le but de participer à différents rallyes pour la saison 1969. Il est équipé du moteur 1600 Lotus twin-cam alimenté par deux carburateurs Weber 45DCOE. Son graissage est effectué par carter sec avec une réserve à huile dans le coffre. Sa préparation moteur lui permet de disposer de plus de 160 chevaux. Elle est équipée d'une boîte de vitesse à 4 rapports courts ainsi que d'un pont arrière autobloquant, des ailes à bossages d'usine et de 4 freins à disques. Cette voiture à palmarès courut sous l'immatriculation BEV781G, inscrite en groupe 2. Cette Escort fit ses débuts au Rallye de Monte Carlo en 1969 dans les mains du talentueux Hannu Mikkola qui sera champion du monde des rallyes en 1983. Au cours de la même saison, elle sera notamment confiée au pilotage de Ove Andersson, Roger Clark et Rosemary Smith. Menée par ces mains expertes, elle participera au Rallye Monte Carlo, au rallye de Suède, de Sestrière avec une 2^{de} place, de Sanremo, d'Ecosse et au British Circuit Racing. Elle remporta la même année le rallye Alpin d'Autriche aux mains de Mikkola et aux instructions de son copilote Mike Wood. Ce véhicule fut ensuite la propriété des Etablissements Jean François Piot, agent exclusif pour Ford compétition qui revendit la voiture en 1972 à un amateur privé qui fit certainement quelques courses. La voiture fut acquise par son actuel propriétaire il y a 12 ans. Selon les informations communiquées par ce dernier, la voiture était stockée depuis environ une trentaine d'années à l'arrêt. Il a donc procédé à une remise en route et par la suite à une réfection du moteur, du système de freinage et de la direction. Sa carrosserie en bon état est parfaitement patinée. Elle se présente de manière identique à ce qu'elle était en 1972 arborant une couleur jaune avec un capot noir mat et un pavillon vert. Son poste de conduite à droite est équipé de baquets de route et de harnais à l'avant et

d'une banquette en simili à l'arrière, tous noirs. L'ambiance rallye est omniprésente avec un Tripmaster, un double chronomètre et un lecteur de cartes de sièges. Les jantes style Minilite en magnésium. La voiture sera livrée avec son dossier de factures et photos d'époque. Cette Escort Usine, dotée d'un palmarès est une rare et belle pièce de collection. Dans un état de conversation très émouvant car conforme à ce qu'elle était il y a des décennies, notre exemplaire est une magnifique page roulante de l'histoire des rallyes, à ne pas laisser filer.

Like 112 other cars, Ford Competition in Boreham built this ex-works 1968 Ford Escort Twin Cam in order to compete during the 1969 rally season. A 160 bhp 1600cc Lotus twin-cam engine fed by two Weber 45DCOE carburettors powered it. It was fitted with a four speed manual gearbox, a limited slip differential and wide fenders. This Ford Escort ran the Group 2 successfully under the registration number BEV781G. Its first race was the Monte Carlo 1969, driven by famous pilot Hannu Mikkola, who would be World Champion in 1983. Still in 1969, the car was involved in many other rallies, raced by Ove Andersson, Roger Clark and Rosemary Smith. BEV781G was seen on the Swedish Rally, and on the Sestriere with Ove Andersson, finishing second. Roger Clark ended at the tenth place on the Sanremo rally and Rosemary Smith ended at the 6th place during the Scottish Rally. Hannu Mikkola and copilot Mike Wood will lead this Escort to victory during the 1969 Austrian Alpine. The same driver will then use this car at Snetterton and Cadwell Park competing with saloon cars. The car was then purchased by Jean François Piot, Ford's French exclusive competition agent, who sold it in 1972 to a private racer. The current owner purchased the car 12 years ago, and according to him, it had been sitting for about 30 years. He restored the engine, the brakes and the steering but its body is still like it used to be in 1969: yellow body, matte black hood and green roof. It has a very nice patina. Its interior features black bucket seats, a Tripmaster and two timers. Its Minilite style wheels are magnesium. The car is sold with a complete dossier including original pictures of the car racing, and restoration bills. This prized ex-works Ford Escort MK1 is a unique opportunity to own a true racer from a legendary time period. It is a piece of automotive history that is still in its original configuration.



“L'Escort qui va forger la légende de Ford en Rallye ”

Marque : Ford
Modèle : Escort Twin-Cam MKI
Millésime : 1968
Kilométrage : 20 991 miles au compteur
Motorisation : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 1 600 cm³
N° de châssis : BB49HT35068



Carte grise française / French registration

75 000 / 85 000 €



Une voiture performante ayant marqué sa génération
Un exemplaire très bien conservé et dans un esprit d'origine
Une des 113 Twitcam usine produites, avec un palmarès



1974 - LAMBORGHINI URRACO P250

Après les succès de la Miura et de l'Espada, l'entreprise de Ferruccio Lamborghini souhaite asseoir son rang parmi les acteurs majeurs de l'automobile sportive. Les espoirs de la firme de Sant'Agata reposent sur un nouveau projet de modèle d'entrée de gamme : l'Urraco. Présentée au Salon de Turin en 1970 et promise au succès, sa ligne dessinée par Marcello Gandini pour Bertone est révolutionnaire pour un coupé 2+2. Son allure sportive est accentuée par des phares escamotables ainsi que les célèbres louvres sur le capot arrière repris de la Miura. L'Urraco est propulsée dans sa première version P250 par un tout nouveau moteur V8 en aluminium de 2 463cm³ développant 220 chevaux, alimenté par quatre carburateurs Weber 40 IDF. La disposition transversale arrière du groupe motopropulseur offre à l'Urraco un dynamisme hors pair. Dotée de quatre roues indépendantes à suspension McPherson, elle s'avère être une voiture maniable, efficace et plus facile à appréhender que sa principale concurrente, la Porsche 911. Sa direction dont la crémaillère est montée directement derrière le volant offre une prise en mains ferme et précise. A l'intérieur, l'ergonomie distille un sentiment de sportivité avec des cadrans ronds et une vitre arrière offrant le spectacle des carburateurs aux passagers assis dans une sellerie en cuir. Des problèmes de mouvements sociaux ainsi que de mise au point du moteur vont retarder la livraison de deux ans, durant lesquels nombre de commandes auront été annulées. En 1973 la crise pétrolière éclate, mettant hors-jeu la plupart des véhicules sportifs. Seuls 520 exemplaires de P250 seront fabriqués, malgré diverses évolutions, P250S en 1972, P200, avec un moteur 2L pour le marché italien et P300 en 1974 ou P111 en 1975 avec un moteur dépollué conforme aux régulations américaines. L'Urraco est aujourd'hui un modèle très rare. Trop longtemps sous-cotée, elle retrouve aujourd'hui un niveau digne de son rang et des sensations uniques qu'elle procure.

L'Urraco que nous présentons est le châssis 15618 qui fut livré neuf au Portugal en avril 1974, à Lisbonne et il s'agit d'une P250. Cette voiture fut importée en France en 1990, date à laquelle, elle fut acquise par son actuel propriétaire, il y a désormais plus de 25 ans. La voiture fut restaurée au cours des années 2000 ce qui explique son excellent état général aujourd'hui, celle-ci n'ayant parcouru depuis qu'un peu plus de 800 km. Les travaux de restauration ont porté sur la mécanique, la sellerie et la carrosserie. Ainsi, le groupe motopropulseur a été démonté pour être ouvert et refait avec pour détail des travaux un reportage

photo complet. La voiture fut aussi repeinte en 2008 et la sellerie entièrement reprise afin de parfaire la qualité de présentation de notre Urraco. Notre exemplaire arbore une très belle robe noire, sa sellerie est en cuir bicolore noir et blanc complétée de moquettes grises. Elle est équipée d'une sortie d'échappement Ansa et de jantes de Lamborghini Jalpa mais elle sera livrée avec ses 4 jantes d'origine. Prête à prendre la route, elle sera révisée pour la vente. Cette voiture, jalousement conservée par son propriétaire pendant de nombreuses années, est une unique occasion de prendre possession d'une mythique Lamborghini à l'historique stable. Avant-gardiste lors de sa sortie près de 3 ans plus tôt que sa rivale la Ferrari 308 GT4, elle est aujourd'hui une voiture prisée des collectionneurs et peu courante sur le marché de la collection. Son dessin séduisant et son performant V8 ne sauraient vous laisser indifférent. Ne résistez pas à la puissance du taureau, c'est inutile.

In order to improve its position as a sports carmaker, Ferruccio Lamborghini decided to launch a new entry-level model: the Urraco. Presented at the 1970 Turin Motor Show, the 2+2 coupé made great impression with its body designed by Marcello Gandini for Bertone. Powered by a new 220 bhp cross-ways aluminum V8 on four independent wheels, the P250 had impressive driving skills: maneuverable, efficient and easier to drive than its main competitor, the 911. Its sporty interior featured round gauges, leather seats and a rear window showing the carburetors. Unfortunately, social movements as well as difficulties in making the engine more reliable delayed the sales by two years. By then many orders were cancelled and the 1973 oil crisis ended the Urraco's career. However, it is now a very rare car that is now sought after. Our Lamborghini Urraco P250 chassis 15618 was sold new on April 1974 in Lisbon, Portugal. Imported in France in 1990, the car was entirely restored during the decade 2000. Its body, its engine and its interior were refurbished and a new paintjob was made in 2008. A full photo report is available. The car ran less than 800 kilometers since then. Its wonderful black color matches black and white upholstery on grey carpets. This Urraco is fitted with Ansa exhaust as well as Lamborghini Jalpa wheel, although the original wheels will be supplied with the car. It is road ready and will be serviced before the sale. Owned by its current owner for 25 years, this Urraco has a stable history. Presented three years before the Ferrari 308 GT4, this Lamborghini is now a sought after sports car, its engine as well as its body shape must catch your attention.



« Le petit taureau rentre dans l'arène »

Marque : Lamborghini
Modèle : Urraco P250
Millésime : 1974
Kilométrage : 800 km au compteur
Motorisation : V8
Cylindrée : 2 463 cm³
N° de châssis : 15618



Carte grise française / French registration

80 000 / 90 000 €



Une performante Lamborghini 2+2 à (re)decouvrir
Une beauté de Sant'Agata signée du Maître Gandini
Un exemplaire restauré et hors marché depuis 25 ans



1991 - FERRARI TESTAROSSA

Sur le podium des posters de chambre d'adolescent depuis les années 80, la Ferrari Testarossa figure sans aucun doute en très bonne place. Véritable mythe automobile de sa génération, son nom ressuscite la glorieuse 250 Testa Rossa, qui domina notamment les 24 heures du Mans 1958, 1960 et 1961. Présentée au Salon de Paris en 1984, le nouveau modèle de Maranello choque et impressionne immédiatement. Sa carrosserie en aluminium, basse et large, son allure puissante et ses imposantes ailes arrière striées inscrivent d'emblée la Testarossa comme étant la reine des GT. Le dessin de Pininfarina va marquer à jamais les années 1980. Cette alchimie entre bestialité et fluidité est accentuée par un porte à faux arrière très court, et une proue allongée incorporant des phares escamotables. Sous le capot, on retrouve un 12 cylindres à plat, héritage des 356 GT4 BB et 512 BB. Le bloc de 4 942 cm³ est coiffé de deux culasses à quatre soupapes par cylindre, et développe 390cv. Le couple impressionnant, la régularité de fonctionnement et le son envoutant offrent une expérience de conduite unique. L'atmosphère dégagée par l'habitacle est typique de son époque, où plastiques se mélangent à une sellerie en cuir Connolly et où le bloc compteur est surplombé par un volant Momo. Produite à 7 177 exemplaires, la Ferrari Testarossa en plus de devenir une icône intemporelle fut un vrai succès commercial. Si elle a longtemps été oubliée par les collectionneurs, ce temps est révolu...

Le modèle que nous présentons fut mis en circulation le 22 novembre 1991, l'une donc, des toutes dernières Testarossa produites avant l'apparition de la 512TR qui lui succède. Elle emprunte d'ailleurs à cette dernière ses jantes qui modernisent l'allure générale de la voiture. D'origine Charles Pozzi, la voiture est française et fut délivrée neuve par les Etablissements Daverat à Bayonne. Elle est dans une livrée incontournable, peinture rouge, sellerie de cuir noir et moquettes noires. Cette Testarossa se présente dans un très bon état général intérieur comme extérieur. Elle fut régulièrement entretenue au cours des années comme

en témoignent le dossier de factures et le carnet d'entretien qui l'accompagnent, les courroies de distribution furent d'ailleurs remplacées en mars 2015. Ces éléments permettent aussi, et c'est un plus, de retracer la quasi totalité de l'historique de cette voiture. Notre exemplaire qui a parcouru à ce jour moins de 55 000 km est doté d'un échappement Tubistyle qui sublime les montées en régime du 12 cylindres. Elle est aussi munie de sa pochette contenant le carnet d'entretien et le manuel d'utilisateur. Notre Testarossa, symbole automobile de sa génération, bénéficie de solides arguments pour séduire les amoureux du modèle. Cette Ferrari, qui fait plus que jamais tourner les têtes, n'a pas fini de faire rêver les amoureux de l'automobile, réalisez le votre.

The Ferrari Testarossa, huge myth among automotive history, is one of the most thrilling cars from the 1980's. Its name resurrects the successful 500 and 250 Testa Rossa and their famous red painted valve covers. Released at the 1984 Paris Motor Show, the new car from Maranello has an entirely new aluminium body, still drawn by Pininfarina ; an inspired design which deeply marked the 80's. Powered by the famous flat-12 cylinders seen in the BB 512i, the Testarossa now has red-painted valve covers, but also 4 valves per cylinder, an increased displacement, and produces 390 bhp. Inside, Connolly leather seats face a plastic dashboard and a Momo steering wheel: typical configuration of a 1980's luxury GT car.

Our model is one of the very last built before the 512TR came along. It was imported by Charles Pozzi and was delivered on November 22nd 1991 by the Etablissements Daverat in Bayonne. Fitted with classic Rosso Corsa and black leather seats on black carpets, our Testarossa has always been very well maintained as its maintenance book and bills could testify. Timing belts were replaced in March 2015. With less than 55 000 original kilometres, this low-mileage Testarossa is fitted with its handbook and maintenance book. Fulfil your dream with this legendary car, the symbol of its generation.



« Avec la Testarossa, la concurrence voit rouge »

Marque : Ferrari
Modèle : Testarossa
Millésime : 1991
Kilométrage : 54 330 km
Motorisation : 12 cylindres à plat
Cylindrée : 4 942 cm³
N° de châssis : ZFFAA17B000090524



Carte grise française / French registration

110 000 / 120 000 €



Le symbole de toute une époque automobile
Une Ferrari ayant désormais valeur de collector
Un exemplaire français régulièrement entretenu



1966 - MASERATI MISTRAL COUPE 3700

Fort du succès commercial de la 3500 GT, Maserati décide au début des années 1960 de diversifier sa gamme. La Sebring devient le nouveau coupé 2+2 et un tout nouveau coupé deux places est proposé: la Mistral. Début d'une longue tradition, elle sera la première Maserati à arborer le nom d'un vent. Chef d'œuvre de Pietro Frua, la ligne de la Mistral est novatrice : long capot bosselé, poupe en « fastback », elle compile tout ce qu'un amateur d'automobile sportive désire. Ses jantes Borrani en 15 pouces ajoutent une touche d'élégance tout autant que de sportivité. La Mistral est propulsée par un six cylindres en ligne de 3 694 cm³ à double arbres à cames en tête alimenté par un système d'injection Lucas et développant 245 chevaux. Cette mécanique provient de la Maserati 250F, championne du monde de F1 aux mains de Fangio en 1957. Ses culasses hémisphériques ainsi que l'allumage à deux bougies par cylindre rappellent l'origine sportive de ce moteur. La mécanique était accouplée à une boîte manuelle cinq rapports ZF mais une boîte automatique Borg-Warner était disponible en option. Evolution majeure, le six cylindres est porté à 4 litres à partir de 1966. Il développe désormais 265 chevaux. Un spider sera également proposé à partir de 1964. Avec 828 exemplaires de Mistral coupé construits, le modèle est aujourd'hui très prisé pour sa rareté, les sensations uniques qu'il procure et sa ligne intemporelle. Il s'agit d'une vraie pièce de choix.

Le très bel exemplaire que nous vous présentons a été commandé aux usines le 16 Février 1966, puis livré neuf par Ditta Vittorio Giardiello, à Naples, dans le courant de la même année. Il porte le numéro de châssis 704 et il s'agit donc d'une des dernières versions en 3.7 litres. Sa très belle couleur vert pale est associée à un intérieur en cuir noir et moquette beiges. Elle fut livrée avec des options d'époque telles que les vitres électriques ou encore l'autoradio Mexico de marque Becker toujours présent sur le véhicule. Le certificat Maserati Classiche fourni avec notre Mistral permet d'attester que le véhicule est bien matching numbers, équipé de son moteur d'origine. Il est à noter que l'injection Lucas a été remplacée par trois carburateurs Weber, permettant de

fiabiliser le fonctionnement tout en offrant plus de souffle à son six-cylindres comme cela fut fréquemment réalisé sur le modèle. Selon les informations communiquées par l'actuel propriétaire et le dossier qui l'accompagne, elle fut intégralement restaurée au cours des années 1990-2000 par son ancien propriétaire et n'a depuis parcouru que moins de 3000 km. La mécanique, la boîte de vitesse, la sellerie ainsi que la peinture furent ainsi reprises. Ses jantes Borrani sont du plus bel effet et viennent parfaire l'allure de cette élégante et désirable Maserati. La Mistral, dont le dessin signé Frua est incontestablement l'un des plus beaux de sa génération est très certainement une pièce encore en devenir sur le marché de la collection. Sa beauté, son luxueux habitacle et son envoûtant six-cylindres en ligne, le dernier chez Maserati, en font une pièce de choix et à ce titre notre exemplaire est une vraie opportunité.

In the beginning of the 1960's Maserati diversified its range. A new two seater was offered: the Mistral. First Maserati named after a wind, Pietro Frua designed its astonishing body. Borrani wheels were mounted providing both a more classy and sporty look. Its 245 bhp 6 cylinders 3.7L engine came from Fangio's 250F racer, and featured hemispherical heads, double ignition system, as well as a Lucas mechanical fuel injection. It was coupled to either a ZF 5-speed manual transmission or a Borg-Warner automatic. The Mistral evolved in 1966 with a 4 liters engine. Only 828 units were made. Our Maserati Mistral was delivered brand new in Napoli in 1966. Its chassis number is 704; being one of the last 3.7 liters. Its wonderful light green color is associated with black upholstery on beige carpets. It was ordered with optional electric windows and Becker radio. Its Maserati Classiche certificate testifies that the car is matching numbers. Please note that three Weber carburetors replaced the Lucas injection in order to make the car more reliable. This Mistral was entirely restored during the decade 2000 by its previous owner and ran since then less than 3 000 kilometers. This is a rare opportunity to own a very classy and the last straight-six-powered Maserati sports car.



« Un vent nouveau pousse Maserati »

Marque : Maserati
Modèle : Mistral 3700
Millésime : 1966
Kilométrage : 45 800 km au compteur
Motorisation : 6-cylindres en ligne
Cylindrée : 3 694 cm³
N° de châssis : AM109 704



Titre de circulation belge / *Belgian registration*

190 000 / 210 000 €



L'œuvre de Pietro Frua continue de subjugu
Un exemplaire 3700 particulièrement désirable
La dernière Maserati équipée du six-cylindres de Fangio







1964 – FERRARI 330 GT 2+2

En 1960, le Commendatore décide de développer un modèle plus « familial » que ses performantes biplaces de sport, la célèbre 250 GT/E, au départ décriée mais finalement pleinement réhabilitée. Le 11 Janvier 1964, Enzo Ferrari présente la descendante de ce mythe à quelques journalistes, avant de l'introniser auprès des amateurs de voitures de sport au Salon de Bruxelles, le même mois. Dans Autosport, Gregor Grant ne tarit pas d'éloges sur les qualités techniques. Avec son un empattement rallongé de 50mm, celui-ci culmine à 2650mm, au profit de l'habitabilité qui s'en retrouve grandement améliorée. Pininfarina habille cette nouvelle auto d'une robe élégante et pour le moins audacieuse, avec ses doubles optiques qui défrayeront la chronique, déjà vus sur le concept-car Superfast IV. Quant au cœur de la voiture, son moteur, il s'agit d'un majestueux V12 de 4 litres de cylindrée dont le bloc est rallongé et l'alésage augmenté. Issu en droite ligne, de celui développé par l'ingénieur Giacomo Colombo, ce moteur est alimenté par trois carburateurs Weber 40 DFI. Il développe 300 chevaux et est accouplé à une boîte manuelle à quatre vitesses avec overdrive. La voiture offre un confort jamais vu sur une Ferrari, avec des places arrière spacieuses, des placages de bois précieux, et une tenue de route efficace. En 1965, la série 2 apparaît, empruntant davantage au style des anciennes Superfast avec des optiques simples et ses fameuses ouïes de requin. Au total, ce sont 625 série 1 qui seront produites et 474 série 2.

La Ferrari que nous présentons à la vente est une attrayante 330 GT, frappée du numéro de châssis N°5421. Il s'agit du 28ème coupé assemblé, sorti des chaînes en Février 1964 et livré neuf en Allemagne par Auto-Becker GMBH de Düsseldorf à M. Baumgart. Livrée d'origine en gris « Grigio Netto », la voiture est restée de nombreuses années en Allemagne où elle participa à quelques rassemblements dans les années 1980. Elle fut par la suite repeinte en traditionnel Rosso Corsa, avant d'être acquise par un gentleman Anglais. Conformément à la tradition sur les 330 GT, la voiture est munie d'un bloc numéroté 5421, le même que son châssis, ce qui nous permet de supposer qu'il s'agit bien

de son bloc d'origine. La caisse porte le numéro 728. L'intérieur renferme une sellerie en cuir noir très certainement d'origine, arborant fièrement son demi-siècle de patine. La peinture, correcte, ressort très bien sur cet exemplaire muni d'un tableau de bord métallique en lieu et place des placages de bois. Sans être mécaniquement parfaite, cette voiture vient de faire l'objet d'une vidange et d'un contrôle général. Dans le plus pur style des années soixante, cette Ferrari est devenue une véritable icône. Délaissée pendant des années au profit des sportives biplaces, elle a su revenir sur le devant de la scène avec son mythique V12, sa ligne racée et ses qualités de grande routière. Les modèles proposés dans une telle fourchette d'estimation sont devenus tout simplement introuvables ...alors comment ne pas succomber.

The Ferrari 330 GT 2+2 appeared on January 1964 at the Bruxelles Motor Show. It provided more room for its users thanks to a longer wheelbase, and its body designed by Pininfarina is elegant although quite daring with its new headlights. The 300 bhp 4 liters V12 engineered by Giacomo Colombo was topped by three Weber 40 DFI carburetors and coupled with a 4 speed manual gearbox with overdrive. 625 of these very classy, elegant and sporty cars were built from 1964 until 1965. This Ferrari 330 GT 2+2 is chassis number 5421. It is the 28th produced and came out of the factory on February 1964. Auto-Becker GMBH sold the car new in Dusseldorf, Germany to M. Baumgart. Its original set up was grey « Grigio Netto » with black interior. The car remained in Germany for many years. Its color was changed to « Rosso Corsa » before it was sold and went to UK. Its engine number is 5421, which matches the chassis and the body number is 728. Its black interior is probably original and has a very nice patina. This vehicle is fitted with optional metallic dashboard. The paintjob is not perfect although the car looks good and was serviced before the sale. This is an amazing opportunity to acquire a now sought after V12 2+2 Ferrari from the 1960's. You must take advantage of this reasonable estimation.



« Quatre fauteuils d'orchestre devant un V12 »

Marque : Ferrari
Modèle : 330 GT 2+2
Millésime : 1964
Kilométrage : 15 580 km au compteur
Motorisation : 12 cylindres en V
Cylindrée : 3 967 cm³
N° de châssis : 5421



Titre de circulation anglais avec attestation FFVE
UK registration with FFVE certificate

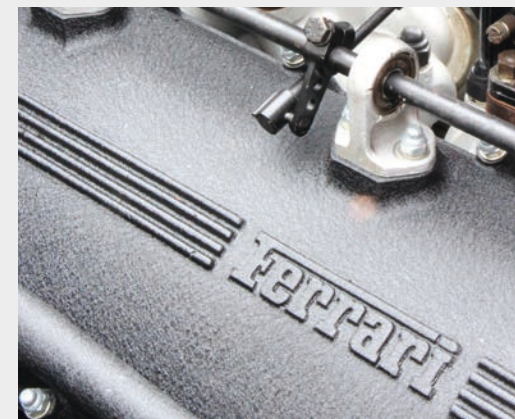
210 000 / 240 000 €



Le mythique V12 issu de la référence en la matière
Un modèle Ferrari 2+2 bénéficiant d'un fort regain d'intérêt
Un exemplaire particulièrement attractif au vu des cotes actuelles







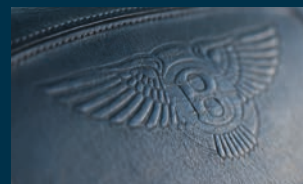
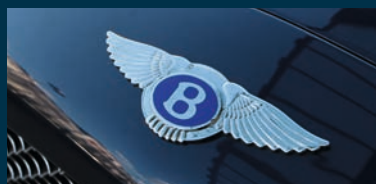
1998 – BENTLEY AZURE

Au début des années 1990, Bentley, qui a proposé pendant 15 ans des Rolls-Royce rebadgée du « B » ailé, commence enfin à s'émanciper de Rolls-Royce en proposant une voiture résolument différente de l'esprit ultra-luxe de sa société-mère. Il s'agit de la Bentley Continental R, qui ne partage aucune pièce de carrosserie avec une Rolls-Royce et dont l'immense moteur V8 de 6 752 cm³ se retrouve munie d'une injection électronique élaborée par Zytec et d'un turbocompresseur Garrett. De quoi faire culminer la puissance aux alentours de 360 chevaux, car, ainsi qu'il est d'usage chez Rolls-Royce et Bentley, on n'affiche pas la puissance de ses étalons, pudeur oblige. Cette voiture est une véritable révolution dans l'histoire de Bentley. C'est au Salon de l'Automobile de Genève que Bentley décide d'enlever le haut de sa plus belle création, elle répondra à l'évocatrice dénomination d'Azure. Pininfarina aura d'ailleurs contribué à la production de ce cabriolet statuaire. Le mythique V8 « six-trois-quarts » dispose d'un couple conséquent de 76,5 mkg et parvient, associé à une boîte automatique à 4 vitesses, à propulser cette luxueuse Bentley à plus de 240 km/h. Cette voiture des superlatifs a demandé deux ans de conception, dispose d'un empattement de trois mètres, en mesure plus de cinq de long pour un poids supérieur à 2,6 tonnes. Le but avoué est le confort sans failles de ses occupants, lovés dans un habitacle luxueux pourvu des meilleurs matériaux. La Bentley Azure est restée longtemps le cabriolet le plus cher du monde, vendu neuf plus de 350,000 \$. Preuve de la qualité extraordinaire de cette voiture, il s'en est vendu plus de 1400 exemplaires jusqu'en 2002.

Le modèle présenté est une très attirante Bentley Azure de couleur bleu nuit métallisée, associée à un intérieur en cuir crème de facture Connolly, dont l'association demeure toujours aussi élégante. Cette voiture fut livrée neuve à Monaco en Mai 1998, elle est pourvue d'une belle capote en alpaga bleu et de superbes jantes en aluminium très travaillées, se mariant parfaitement à la calandre grillagée très raffinée. Le luxe est omniprésent à bord de ce cabriolet ultra-exclusif. Le magnifique intérieur allie des placages de bois précieux à une moquette en laine de grande qualité et l'ensemble est en excellent état. L'équipement à bord

est très complet et le confort des passagers est à la hauteur ce que l'on peut attendre d'une marque aussi prestigieuse. La voiture est dans un très bon état général de présentation. Côté mécanique, cette Azure qui n'affiche à son compteur qu'un peu plus de 45.000 kilomètres, dispose d'un dossier de factures ainsi que de son carnet d'entretien détaillant les interventions réalisées. Parmi ceux-ci, on peut noter le remplacement des pneus ainsi que des amortisseurs arrière ainsi que la réfection de la pompe hydraulique de capote en 2015. Ce beau cabriolet sera vendu avec tous ses livrets de bord, son dossier ainsi que son chargeur de batterie Bentley. Assemblée avec soin et sans compromis, l'Azure a pour seul but d'offrir le meilleur, et rien que le meilleur. Notre exemplaire proposé à une estimation attractive est une excellente opportunité d'accéder à ce luxe. Les Azure sont certainement arrivées à leur cote la plus faible... à vous d'en profiter.

At the beginning of the 1990's, Bentley starts to emancipate from Rolls-Royce, building its own cars like the Continental R, and giving it a strong sport touch, according to its competition past. Powered by the huge 6,75 liters V8, this engine is helped with a Zytech electronic injection and a Garrett turbocharger, so that it can develop around 380 bhp. At the 1995 Geneva Motorshow, Bentley releases the convertible version of the Continental, the Azure, one of the most expensive and comfortable drophead ever made. Our model is one of the 1400 models made, delivered brand new on May 1998 in Monaco. With dark blue paintwork, cream Connolly leather and varnished veneers inside, this Azure is very attractive. It has a blue alpaca hood and aluminum wheels and is fully equipped. In very good overall condition, this car has been well-maintained since its delivery, as its original maintenance book and dossier will attest; it has only around 45000 kilometers. Tires and rear shock absorbers were replaced in 2015, like the hood hydraulic pump. This beautiful car will be sold with all its books, dossier and Bentley battery charger. Carefully assembled and without any compromise, this Azure's purpose was to offer only the best, and our models is a good opportunity for you to enjoy one of the most luxurious convertible ever made, at a very attractive price.



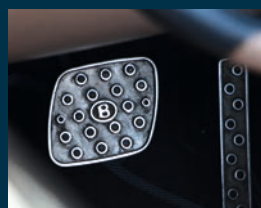
« Le cabriolet le plus chic de la planète »

Marque : Bentley
Modèle : Azure
Millésime : 1998
Kilométrage : 45 885 km au compteur
Motorisation : V8
Cylindrée : 6 753 cm³
N° de châssis : SCBZK15C8WCX61606



Carte grise française / French registration

50 000 / 70 000 €



L'une des voitures les plus exclusives jamais construites
La dernière Bentley avant l'ère Volkswagen
Un exemplaire dont la cote a très certainement atteint son plancher



1994 - LAMBORGHINI DIABLO

La Lamborghini Diablo est présentée en 1990 au Salon de Détroit. C'est la première Lamborghini sous l'ère Chrysler depuis le rachat de la marque en 1987. Elle a pour mission de succéder à la Countach et à la mythique Miura, véritables porte-étendards de la marque depuis 1974. L'idée est simplement de proposer la meilleure GT du marché et de prendre le dessus sur sa principale rivale, la Ferrari Testarossa. Signé Marcello Gandini, le dessin de la Diablo est le fruit d'une coopération italo-américaine. Retouchée par les ingénieurs de Chrysler au niveau de l'aérodynamisme, la ligne de la Diablo est un délicieux cocktail entre modernité, bestialité et élégance. L'aérodynamisme parfaitement étudiée est caractérisée par une ceinture de caisse plongeante vers l'aile avant et un capot arrière démesuré renfermant le monstrueux V12 Bizzarrini descendant en droite ligne de celui qui équipait déjà la Lamborghini 350 GT au début des années 60. La Diablo arbore un châssis tubulaire «space-farmer» et une carrosserie en aluminium surplombé de son V12. Installé dans le dos du pilote, le moteur V12 à 4 arbres à cames en tête et 48 soupapes d'une cylindrée de 5,7 L est d'une noblesse rageuse, un véritable pur-sang italien développant 492 chevaux. Ce monument de l'automobile arbore une transmission arrière deux roues motrices accouplées à une boîte de vitesse à 5 rapports. Les quatre sorties d'échappement et le système de refroidissement animé par les deux radiateurs d'eau derrière les roues arrière sont caractéristiques de la Diablo, embellissant cette ligne à l'aérodynamisme parfaite. Durant ses 11 années de carrière, la Lamborghini va évoluer à plusieurs reprises. La première Diablo est produite de 1990 à 1998 dans sa version 2 roues motrices, soit environ 980 exemplaires.

La belle Lamborghini Diablo proposée à la vente a été mise en circulation le 3 Mai 1994 et destinée au marché européen. De couleur rouge, la carrosserie est associée à une sellerie en cuir beige et moquettes assorties, ainsi qu'à une planche de bord bicolore. Cette livrée ajoute un sentiment de sportivité à la ligne déjà hors normes. Très propre extérieurement, l'intérieur est également dans un bon état de conservation. Elle possède un

dossier de factures retraçant son historique depuis 2002, n'ayant depuis connu que deux propriétaires. Ces éléments permettent de corroborer que le kilométrage affiché de 44 400 km est très vraisemblablement celui d'origine. Bien entretenue au fil des ans, elle est acquise par son propriétaire actuel en 2008, amoureux de l'automobile. Une grosse révision a été effectuée en 2013, incluant notamment la réfection complète de la boîte de vitesses, de l'embrayage et du système de freinage pour un montant de 16 000 euros. La voiture avait alors 43 000 kilomètres. Le merveilleux son du 12 cylindres est sublimé par une sortie d'échappement en inox, quatre pneus neufs ont par ailleurs été installés en octobre 2015. Enfin, la trousse à outils et le livret de bord complètent l'ensemble. La Lamborghini Diablo est une automobile excitante et exigeante, et le pedigree de celle-ci en fait une pièce de choix. Alors que les prix s'envolent, il ne tient qu'à vous de savoir profiter de notre modèle dont l'estimation en fait une opportunité.

Introduced in 1990 at the Detroit Motor Show, the impressive Lamborghini Diablo was the first model launched under Chrysler's leadership. The goal was to put on the market the best GT car ever. Its body designed by Gandini was outstandingly brutal. The 5.7 liters Bizzarrini V12 produced 492 bhp and was coupled with a five speed manual gearbox. Only 980 examples were made. Our European Lamborghini Diablo was sold on May 3rd 1994. It wears a red paintjob coupled with beige upholstery with matching beige carpets, all in very good condition. Its dossier features maintenance bills since 2002, the car had only two owners since then. Its current owner purchased the car in 2008 and a major service was done in 2013: gearbox, clutch and brakes were remade. Total bills in 2013 reached 16 000 Euros. The car had then 43 000 kilometers, and the odometer shows now 44 400 kilometers. A stainless steel exhaust improves the incredible sound of the V12. Finally, toolkit and handbook come with the car. A Lamborghini Diablo is an exciting car and prices have risen. You need to take advantage of this interesting estimation.



« Comment ne pas donner votre âme au diable »

Marque : Lamborghini
Modèle : Diablo
Millésime : 1994
Kilométrage : 44 400 km au compteur
Motorisation : V12
Cylindrée : 5 707 cm³
N° de châssis : ZA9DE07A0MLA12368



Carte grise française / French registration

140 000 / 160 000 €



Un modèle phare dans l'histoire de Sant'Agata
Un véritable « monstre sacré » de l'histoire automobile
Un exemplaire de choix pour collectionneur averti



1974 - JAGUAR TYPE E V12 CABRIOLET

La Type E va marquer son époque par sa beauté, ses performances, son comportement routier de premier plan et sa «relative» accessibilité. Lancé en 1961 pour remplacer les non moins célèbres XK, elle en reprend le bloc moteur 3,8 Litres 6 cylindres, trois carburateurs SU à double arbre à cames en tête mais propose de nouveaux développements techniques. Elle possède 4 roues indépendantes équipées de freins à disque et une toute nouvelle suspension arrière dotée de quatre amortisseurs télescopiques avec ressorts intégrés. Elle restera au catalogue avec trois séries distinctes jusqu'à son remplacement par la nouvelle XJS. Après deux séries en six cylindres, la série 3 fait son apparition en 1971 avec de vraies modifications esthétiques et mécaniques. Un empattement plus long et l'intégration d'une grille de radiateur surdimensionnée modifient le dessin de la voiture. Influencé par les normes américaines, c'est désormais un moteur V12 de 5,3 litres qui officie. La cylindrée offre un couple important avec un moteur développant 272 chevaux à 5500 tr/min alimenté par 4 carburateurs «Zenith-Stromberg». Ce moteur plus gros peut être accouplé à une transmission manuelle à 4 rapports synchronisés ou à une transmission automatique «Borg-Warner» à 3 rapports. Les freins deviennent ventilés. Le V-12 est puissant, souple et doux à utiliser faisant de la Type E plus une GT qu'une sportive. Pendant toutes ces années, le succès de la Type E ne se dément pas au point d'en avoir fait l'une des plus belles pages de l'histoire de Jaguar et certainement de l'automobile des années 60. Adultée toujours aujourd'hui, elle est connue dans le monde entier, ce qui facilite sa collection. En 1974, la Type E laisse sa place à la XJS.

Le modèle présenté est une désirable Type E Série 3 cabriolet de 1974. Il s'agit donc de l'une des dernières produites. Elle est d'origine américaine comme la plupart des Type E de cette génération et est équipée de la boîte automatique Borg Warner conformément à sa livrée d'origine. Son actuel propriétaire en fait l'acquisition en 2009 et l'utilise régulièrement au cours des dernières années. On la vit notamment durant le concours d'élégance organisé lors du Rétrofestival de Caen en 2011. Elle

allie une carrosserie rouge à un intérieur en cuir Connolly beige et un beau volant Moto-Lita. Elle est munie d'une capote en alpaga noir. Restaurée dans le passé cette voiture est en bon état général, la capote est très propre, l'intérieur présente très bien et la peinture extérieure est élégante. La mécanique a elle, bénéficié d'une attention toute particulière avec en 2011 le changement des collecteurs d'échappements, le réglage des carburateurs, et le remplacement des amortisseurs. En janvier 2016, elle a été contrôlée, les niveaux ont été faits et les carburateurs ont à nouveau été réglés. Un dossier de factures significatif sera livré avec la voiture retraçant son suivi sur les 10 précédentes années. Les chromes ainsi que les roues fils viennent sublimer la ligne de cette voiture mythique. L'envolée des prix des Type E série 1 a eu pour conséquence une hausse globale des prix du modèle. Dans sa version V12, la type E offre plus de souffle et de modernité et notre exemplaire à l'estimation attractive mérite toute votre attention. Il sera l'équipement indispensable de votre prochain été, la tête dans les étoiles au chant du V12.

The famous E-Type, another myth from the sixties, remains in our memories as one of the most successful cars ever made. Originally delivered with the 3.8 litres straight-six engine with twin overhead camshafts, the E-Type was then powered by a 4.2 litres engine in the Series 2. The 5.3 Litres V12 engine appeared in 1971. The series 3 E-Type became more a Grand Tourer than a sports car but its tremendous power and torque made it very enjoyable to drive as well. It will be replaced by the XJS in 1974. Our model is a Series 3 roadster V12 E-Type, delivered new in the USA. It has a Borg Warner automatic transmission. The current owner purchased it in 2009. Its red paintjob is associated with a beige interior and a black soft top. In good overall condition, this E-Type has been regularly serviced over the last years such as new exhaust manifolds, shock absorbers and a tune up of the carburetors in 2011, and another service in 2016. Its dossier includes many service bills. The V12 engine provides more comfort and power, which explains that the Series 3 E-Types are more and more sought after. Take advantage of this reasonable estimation!



« Le délicieux et dernier opus de la saga Type E »

Marque : Jaguar
Modèle : Type E série 3 cabriolet
Millésime : 1974
Kilométrage : 51 010 miles au compteur
Motorisation : V12
Cylindrée : 5 343 cm³
N° de châssis : UE1S23762BW



Carte grise française / French registration

45 000 / 65 000 €



L'irrésistible pouvoir d'attraction du mythe Type E cabriolet
La polyvalence, la souplesse et le souffle du V12
Un exemplaire particulièrement attractif sur un marché en hausse



1991 – PORSCHE 964 TURBO 3.3L

En plein milieu des années 1980, le turbo est un élément technique très à la mode, depuis la Formule 1 jusqu'aux Supercars. Après la sortie de la 964 en 1989, la marque va proposer une version suralimentée. Au Salon de l'Automobile de Genève de 1990, Porsche lance donc sur le marché une machine brutale deuxième opus dans la saga des Porsche turbo. Dans sa version à posteriori baptisée 965, la 964 Turbo s'élargit, un imposant aileron orne sa poupe et les bas de caisse sont plus sportifs. La nouvelle 964 Turbo succède à la 930, voiture qui laissa un souvenir impérissable, tant en termes de puissance que d'esthétique. Cette fois, Porsche tente de rendre sa nouvelle 911 Turbo un peu plus civilisée, mais sans ôter une once de son caractère rageur. En effet, hormis l'ABS, aucune aide électronique n'est présente pour assister son conducteur. À l'intérieur en revanche, Porsche affirme proposer là une des meilleures GT du marché, avec le cuir omniprésent, la radio-CD, la climatisation, sans oublier l'indispensable compteur indiquant le souffle du turbo. Le moteur M30/69 de 3 299 cm³ muni du turbo KKK développe un total de 320 chevaux. Elle est exploitable grâce à la boîte de vitesse G50/52 à 5 rapports. La conduite d'un tel véhicule, bien que pointue, délivre une dose de sensations fortes exceptionnelles, car la belle est une bête qui avale le 0 à 100km/h en moins de 5 secondes. La 964 Turbo est rapide, fiable et polyvalente, elle possède en somme toutes les qualités d'une sportive bien née. Acquérir une Porsche 964 Turbo est de plus une expérience rentable, qui vous permettra de redécouvrir des sensations oubliées.

Notre exemplaire est un magnifique coupé 964 Turbo 3,3 litres, mis en circulation en France le 29 Juillet 1991 à Paris par le réseau. Fait exceptionnel, il n'a à ce jour parcouru qu'à peine plus de 50.000 kilomètres, ce qui en fait une vraie rareté sur le marché. L'historique de cet exemplaire est limpide n'ayant connu que 3 propriétaires depuis 1994. Le dossier qui l'accompagne permet d'ailleurs de retracer les entretiens réalisés dans le passé. Tout récemment fin décembre 2015, cette 964 Turbo fut révisée au sein du réseau Porsche avec une importante facture de plus de 2 500 euros. Cette attirante 911 est proposée dans une très sobre robe noire métallisée associée à un intérieur en cuir noir également. Elle est équipée de sièges et du toit ouvrant électrique, de la climatisation, d'un essuie-glace arrière ainsi que d'un pont autobloquant. Preuve de sa bonne utilisation et de la qualité de fabrication de la marque Porsche, notre exemplaire se présente dans un excellent état général intérieur

comme extérieur. Les matériaux de l'habitacle n'ont quasiment pas bougé. Sa carrosserie a fait l'objet d'une peinture récente par un professionnel avec remplacement de tous les joints et est donc dans un parfait état de présentation. Son propriétaire actuel a également fait équiper la voiture d'amortisseurs Bilstein ainsi que d'un échappement inox neufs, tout en ayant conservé celui d'origine. Elle est bien sûr munie de son carnet d'entretien tamponné, de son manuel de bord, de sa trousse à outils, du double et du triple des clefs et de son compresseur. Cette 964 turbo dispose d'atouts rares réunissant un très faible kilométrage, un dossier complet, des accessoires et une très belle cosmétique. À cette estimation, cette Porsche est une occasion unique car peu de modèles lui sont comparables. Rien ne lui manque pour séduire les Porschistes les plus exigeants. N'hésitez plus, son volant n'attend que vos bras...

Turbocharged engines were fashionable in the 1980's. Even the best carmakers followed the trend, and Porsche introduced the Turbo variant of the 964 at the Geneva Motor Show in 1990. The new Porsche 964 Turbo was wider and a large rear spoiler was added. It featured an ABS, but it was the only electronic assistance available. Inside though, Porsche provided many comfort equipment, such as leather seats, air conditioning or CD player. Its engine was fitted with a KKK turbo and produced 320 bhp, enough to provide exquisite sensations. Both efficient and reliable, this car featured all the qualities of a good sports car. Our 964 Turbo is a 3.3 litres coupe which was sold new on July 29th 1991 in Paris. It is a very low mileage car, with only over 50 000 kilometres on the odometer. The history of this Porsche is amazing as it only had three owners since 1994. Porsche made last service in late December 2015 and its maintenance book as well as all the maintenance bills shows that this car was maintained properly. Its paintjob is black on black upholstery. The car has optional electric seats and opening roof, air conditioning, rear window wiper and limited slip differential. Everything on the car is in excellent overall condition, the interior is like new and a recent paintjob was made by a professional with all seals replaced, it is also equipped with Bilstein shock absorbers and new stainless exhaust, but original one will be delivered with the car. This 964 Turbo will be sold with its maintenance book, its owner's manual, its toolbox, its triple keys, and its compressor. It has everything a Porsche collector expects: low mileage, a complete dossier, many accessories and a very good overall condition.



« Le souffle du turbo attise le flat six »

Marque : Porsche
Modèle : 964 Turbo 3.3L
Millésime : 1991
Kilométrage : 50 206 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres à plat
Cylindrée : 3 299 cm³
N° de série : WPOZZZ96ZMS471923



Carte grise française / French registration

140 000 € / 160 000 €



Le mythe absolu des 911 Turbo à peine civilisées
Un exemplaire exceptionnel de par son dossier et son kilométrage
Un modèle d'une époque charnière à l'intérêt grandissant en collection







1983 - RENAULT 5 TURBO 2

C'est en 1977 que naît chez Renault, le projet N° 822. Il découle des idées de Jean Terramorsi et de son adjoint Henry Lherm, d'élaborer une automobile destinée aux rallyes et aux compétitions en groupe 3 et B, sur la base de la R 5. Le style de l'auto est confié à Yves Legal et la motorisation aux ingénieurs Masset et Chasselut. La version finale est dévoilée au salon de l'auto en 1980, la R5 Turbo est alors la première voiture française équipée d'un moteur à essence turbocompressé. La R5 Turbo fut produite à 1690 exemplaires de 1981 à 1982 puis la TURBO 2 à 3167 exemplaires jusqu'en 1986. Le moteur est dérivé de celui de la R5 Alpine avec un turbo qui lui permet de développer de 150 à 160 ch. Il est placé en position longitudinale arrière, son alimentation à injection mécanique est couplée à un turbo Garrett T3, la boîte est à 5 rapports et les suspensions avant et arrière utilisent des triangles superposés. L'ensemble de ces éléments mécaniques permet par leur poids contenu de rester en dessous de la limite fatidique de la tonne. On retrouve dans cette voiture les points forts des autres modèles de la gamme Renault, les disques de frein avant ventilés de la R17 et ceux arrière de l'Alpine A 310. Les performances sont au rendez-vous avec 160 cv pour 970 Kg, le 1000 m départ arrêté est avalé en 27,8 secondes. Son palmarès va s'étoffer d'année en année entre les mains de Ragnotti, Saby ou Therier, avec des victoires au rallye Monte Carlo en 81, au tour de Corse en 82 et 85, au Tour de France Automobile en 84 et bien d'autres titres nationaux et internationaux.

La Renault 5 turbo 2 de notre vente a été mise en circulation le 14 Mars 1983. Elle fut engagée en Europa Cup aux mains du pilote Henry Cochin. De couleur rouge, elle est équipée de sièges baquets noirs ainsi que de moquettes beiges. Son propriétaire actuel en fit l'acquisition en 1992, il y a désormais 24 ans, la voiture avait alors 12 000 km. Dotée d'un pedigree exceptionnel, les factures d'entretien permettent de retracer l'historique du véhicule depuis 1987, attestant les 26 000 kilomètres au compteur comme étant originaux et démontrant qu'elle n'a depuis connu que deux propriétaires. En 2006, et alors que la voiture n'a que 22 000 kilomètres, notre Renault 5 Turbo bénéficie d'une restauration importante, comprenant la réfection

intégrale du moteur, du système d'embrayage, de la plupart des périphériques moteur, des amortisseurs et se voit équipée d'un collecteur d'échappement 4-en-1 de type Cévennes. Le montant total de cette révision s'élève à 14 000 euros. Régulièrement entretenue depuis, elle est prête à prendre la route. Les jantes Maxi installées par le propriétaire actuel sont du plus bel effet et la voiture sera livrée avec ses 4 jantes d'origine. Présentée avec un arceau 6 points boulonné et deux sièges baquets de route équipés de harnais, elle offre le meilleur des deux mondes. En effet, elle pourra, au choix de l'acheteur, être utilisée pour la compétition ou être facilement remise dans une configuration plus civile. Elle est de plus équipée de sa housse. Symbole de la sportivité française, la cote des Renault 5 Turbo 2 ne cesse de s'enflammer, et un exemplaire avec un très faible kilométrage et un historique aussi limpide ne peut qu'attirer votre attention de collectionneur.

Renault's project N°822 started in 1977, following the idea of Jean Terramorsi and Henry Lherm to build a car based on the R5 designed to compete in rallies, Gr.3 and Gr.B races. The car was drawn by Yves Legal and powered by an engine engineered by Masset & Chasselut. The car was released at the 1980 Salon de l'Automobile and 1690 examples were built from 1981 to 1982, then 3167 examples from 1983 to 1986. The second series was called Turbo 2. First French turbo mid-engine car, it produced between 150 and 160 bhp for less than a ton. This car with stunning performances won many rallies and races, such as the Monte Carlo 1981, the Tour de Corse 1982 and 1985, but also the Tour de France 1984 and many other titles. Our Renault 5 Turbo 2 was sold on March 14th 1983. Race driver Henry Cochin used it during the Europa Cup. The car is red, associated with black bucket seats on beige carpets. Its actual owner purchased the car in 1992, 24 years ago. Its dossier is exceptional, as maintenance bills go back to 1987, proving that the 26 000 kilometres on the odometer are original. This Renault 5 Turbo was restored in 2006, and its engine was fully rebuilt. Maxi Turbo wheels were installed but the original wheels will be supplied. The car also comes with its cover. This car can be used both on road or track. Its very low mileage and interesting history must catch your attention.



« Renault démocratise les joies du turbo »

Marque : Renault
Modèle : 5 Turbo 2
Millésime : 1983
Kilométrage : 26 005 km au compteur
Motorisation : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 1 397 cm³
N° de châssis : VF1822000D0000453



Carte grise française / French registration

60 000 / 70 000 €



La machine à gagner de la Régie Renault
Une cote en pleine explosion
Une Turbo 2 à l'historique remarquable



1967 – MASERATI MISTRAL 4.0 COUPE

Présentée en 1963 au salon de Turin, la Mistral est la superbe proposition de Maserati pour remplacer la 3500 GT. Le dessin d'une grande pureté est l'œuvre de Pietro Frua qui propose un coupé et une déclinaison cabriolet à la fois racés et élégants. Le coupé intègre une grande lunette arrière qui, faisant office de hayon, qui donne une grande modernité à la voiture et une grande clarté dans l'habitacle. Les 4 jantes Borrani rehaussent encore l'allure générale de ce coupé prestigieux. La voiture bénéficie d'un châssis à tubes de section carrée, les différentes parties étant soudées entre elles. Le fameux 6 cylindres en ligne de la marque au trident issu de la compétition sera décliné en 3.7 litres puis en 4.0 litres. Dans cette dernière version, la Mistral dispose de 265 chevaux grâce à une injection Lucas, un double allumage et ses doubles arbres à cames en tête. La puissance est exploitée au moyen d'une boîte de vitesse mécanique à 5 rapports et des freins à disques. La climatisation et la boîte automatique seront proposées en options pour notamment séduire le marché américain. Produite jusqu'en 1970 à seulement 827 exemplaires en coupés et 123 spyders, cette Maserati est une pièce rare. Première d'une longue lignée de Maserati à porter le nom d'un vent, elle fait incontestablement partie de ces voitures mythiques qui ont marqué l'histoire automobile par leur dessin exceptionnel et le prestige de leur blason.

Notre exemplaire est une version 4.0L de la Mistral sortie des chaînes Maserati en janvier 1967. La fiche de fabrication d'usine, précise qu'elle fut produite dans une teinte « Blu Tigullio » avec une sellerie en cuir noir. Aujourd'hui de couleur crème, elle a conservé un intérieur noir et ses deux petits sièges arrière, option d'origine. La voiture est par ailleurs toujours équipée de ses jantes Borrani. Destinée au marché italien, cette voiture fut livrée neuve à Milan à son premier propriétaire par les établissements Rolma Automobili. Elle est aujourd'hui en papiers américains preuve de son séjour aux Etats-Unis d'abord dans le Tennessee puis en Arizona. Ce coupé, équipé de la boîte de vitesse mécanique et ayant bénéficié de réfections anciennes, est proposé dans « son jus ». Le véhicule est « matching » possédant son moteur

d'origine dont la frappe est identique à celle du châssis. Ce dernier, argument différenciant, est toujours doté de son injection Lucas qui aurait elle aussi été refaite dans le passé. Cette voiture certes patinée est relativement saine, elle constitue une excellente base à une restauration plus poussée. Quelques travaux seront suffisants pour profiter du charme de cette Mistral. Il est précisé qu'une vidange du moteur et de la boîte de vitesse, ainsi que le remplacement des bougies ont été réalisés pour la vente. Si la Mistral n'est pas impossible à trouver sur le marché, notre exemplaire est une véritable occasion d'acquérir une Maserati de choix issue du génie de Frua. Une telle opportunité ne se représentera peut-être plus...

Replacing the Maserati 3500 GT, the Mistral was presented at the Turin Motor Show in 1963. Its pure design was realised by Pietro Frua and four Borrani wheels gave it a classy look. Its engine was the famous 3.7 litres inline-six cylinders issued from Maserati racecar 250F. This engine was then upgraded to 4.0 litres, producing 265 bhp, and fed by a Lucas fuel injection system. The engine was coupled with a 5 speed manual transmission or an optional automatic gearbox. Only 827 Maserati Mistral coupe were produced, which makes it a very rare car. First Maserati called after the name of a wind, it is an exceptional car, featuring an outstanding design and a prestigious name. This Maserati Mistral is a 4.0 Litres that was built in January 1967. Its build sheet shows that its original colour was « Blu Tigullio » with a black interior. The car has now a cream paintjob and its interior is still black, equipped with the optional rear seats. Rolma Automobili, in Milan, sold it new. It was then exported to the USA. The car currently has a US title. This coupe is fitted with Borrani wheels, a five speeds manual gearbox and its matching numbers engine is still mounted with its original Lucas fuel injection. This is an honest restoration project, as the car will need to be refurbished but the chassis is good. A service was made including an oil change and new spark plugs. This Mistral is a very good opportunity to acquire one of Frua's masterpieces at an affordable price. You might not have this change again.



« La Mistral a toujours le vent en poupe »

Marque : Maserati
Modèle : Mistral
Millésime : 1967
Kilométrage : 17 755 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 4 012 cm³
N° de châssis : AM109A11172



Titre de circulation américain, déclaration FFVE
U.S. title, FFVE certification

165 000 / 185 000 €



Certainement l'une des plus belles réalisations de Maserati
Un exemplaire 4.0L matching très accessible
Une Mistral dans un jus très authentique



1994 - FERRARI 348 SPIDER

Remplaçante de la 328, la Ferrari 348 fut la première production de Maranello à la suite du décès du Commendatore Enzo Ferrari en 1988. Présentée au salon de Francfort en 1989, elle perpétue la tradition des berlinettes deux places à moteur V8. La désignation de la 348 provient de sa cylindrée, de 3.4L, et le 8 renvoie aux huit cylindres qui animent la berlinette. Le moteur V8 toujours à 4 soupapes par cylindres dont la conception est similaire à sa devancière, développe désormais 300cv et est positionné longitudinalement. Il bénéficie de quelques modifications notamment une injection Bosch et une nouvelle culasse. Autre nouveauté, la boîte de vitesses mécanique à 5 rapports est positionnée transversalement à l'arrière du moteur. Cette configuration permet d'avoir un porte à faux arrière réduit et un centre de gravité abaissé. Les lignes acérées de la Ferrari 348 s'inspirent clairement de la Testarossa, mythe absolu des années 1980, elles sont une nouvelle fois signées par le partenaire Pininfarina. Le résultat est une voiture compacte à la ligne fluide et dégageant un sentiment de puissance. La 348 est la première Ferrari à ne pas être équipée d'une structure tubulaire, il s'agit désormais d'un hybride entre coque autoporteuse et châssis. Elle est capable d'excellentes performances mais nécessitera de vraies notions de pilote pour être emmenée dans ses derniers retranchements. Disponible à la fois en coupé appellation TB et en targa appellation TS lors son lancement, la gamme s'élargira avec un véritable cabriolet en 1993. Le modèle Spider, apparue au salon de Genève, est sans doutes la version la plus recherchée. Le conducteur profite alors d'un comportement routier inaltéré et de la sonorité extraordinaire du V8. Succès commercial, il s'écoulera 8 762 Ferrari 348, dont 1 146 Spider. Elle sera remplacée par la 355 en 1994.

Le modèle que nous vous présentons est une désirable Ferrari 348 Spider, achetée neuve en Belgique auprès des Etablissements Francorchamps et mise en circulation le 25 mai 1994. Acquise par son propriétaire actuel en 2009, il s'agit d'un exemplaire au kilométrage très raisonnable puisque son compteur n'indique que 45 760 kilomètres, très probablement

d'origine. Sa livrée combine une originale et seyante peinture de couleur bleu « Blu Sera Metallizzato » à une capote assortie et à un intérieur en cuir bicolore noir et bleu et moquettes bleues elles aussi. Dotée de la climatisation, elle est aussi munie de son couvre-capote, de sa trousse à outils ainsi que de son chargeur de batterie. Sa qualité de présentation est satisfaisante et en phase avec son kilométrage. Son entretien mécanique est lui soutenu par un dossier de factures et de contrôles techniques. Un important service de près de 4 000 € a été réalisé sur la voiture en avril 2014, incluant entre autres travaux, le remplacement des courroies de distribution, des amortisseurs et de la batterie. Deux pneus neufs ont également été montés. Longtemps injustement ignorée, la Ferrari 348 retrouve aujourd'hui grâce auprès des amoureux de la marque. Un tel exemplaire est rare à la vente, une réelle occasion de s'offrir une 348 spider avec une estimation abordable et dont la cote progresse aussi vite que les montées en régime de son V8. A vos enchères.

Replacing the 328, the 348 was presented at the 1988 Frankfurt Motor Show and became the first car produced after the death of Enzo Ferrari. The berlinetta was powered with a 3.4 litres V8 engine producing 300 bhp and its shape was inspired by the famous Testarossa. 8 762 348 were produced, becoming one of the most successful car from Maranello. The spider version appeared in 1993, and is the most sought after variant. The 355 in 1994 replaced it. Our example was bought brand new at Francorchamps, Belgium, on May 25th 1994. Its current owner purchased the car in 2009 and it has a low mileage of 45 760 kilometers, probably original. Its « Blu Sera Metallizzato » paintwork on black and blue leather upholstery is an elegant colour scheme; the car is also equipped with air conditioning and its original toolbox. A dossier retracing the maintenance of the car confirms its good overall condition. On April 2014, a major service was done including the replacement of the timing belts, the suspension and the battery; two brand new tires were mounted as well. Suffering from a poor image, the 348 has now reached its legitimate status among collectables mid-engined Ferrari. It is rare to see such car at a very reasonable estimation.



« La première Berlinetta V8 cabriolet »

Marque : Ferrari
Modèle : 348 Spider
Millésime : 1994
Kilométrage : 45 760 km au compteur
Motorisation : V8
Cylindrée : 3 405 cm³
N° de châssis : ZFFUA43B000098316



Carte grise française / French registration

45 000 / 65 000 €



Une Ferrari spider aux courbes pures et irrésistibles
Le plaisir du son rageur du V8, les cheveux au vent
Certainement le spider 348 le plus attractif du marché



1975 - DINO 246 GT

Destinées à concurrencer les meilleures sportives européennes de l'époque, les 206 et 246 GT développées et produites par Ferrari seront lancées sous la marque Dino. Dotée d'un 6 cylindres en V et plus attractive en prix, cette voiture va conquérir une nouvelle clientèle et graver sa légende dans le cœur d'un grand nombre de passionnés. Son moteur en position centrale arrière est pour beaucoup dans son succès, ce changement ouvre une nouvelle ère pour Ferrari et valide le concept issu de la compétition qui consiste à placer le moteur juste derrière le pilote. Le résultat est un comportement routier sain, neutre et efficace à la faveur d'une excellente répartition des masses. La sculpturale ligne de la voiture est officiellement présentée en octobre 1965 à Paris, elle est l'œuvre de Pininfarina qui présente sur une base de 206 P une très belle GT. Le modèle est commercialement lancé à Turin en 1967 sous la désignation Dino 206 GT, avant de céder la place en mars 1969 à la version 246 GT. Cette sublime GT est équipée du fameux V6 issu de la compétition et développé par Vittorio Jano et Alfredo Ferrari, les fils d'Enzo. C'est en hommage à ce dernier disparu prématurément en 1956 que fut donnée l'appellation Dino. Sur la 246, le 6 cylindres en V de 2 418 cm³ doté de quatre arbres à cames en tête est placé transversalement. Il délivre 195 chevaux, nourri par 3 carburateurs Weber double corps. Accouplée à une boîte de vitesse à 5 rapports, cette mécanique permet à la Dino 246 d'atteindre près de 240 km/h et d'abattre le 0-100 km/h en à peine plus de 7 secondes. La suspension est indépendante aux quatre roues et le freinage assuré par 4 freins à disques ventilés. Trois séries de Dino se succéderont avec quelques évolutions respectivement baptisées série L, M et E, cette dernière apparaissant en 1971. La production de la 246 s'arrête en 1974, avec un total de seulement 3761 exemplaires.

La Dino que nous présentons est une belle 246 GT mise en circulation en 1975. Il s'agit donc d'une Dino « tipo E » de la troisième et dernière série construite, souvent considérée comme la plus aboutie. Elle fut livrée neuve en France par les Etablissements Pozzi en juin 1975 à sa première propriétaire parisienne. Son numéro de série laisse envisager une production au cours de l'année 73, mais la voiture ne fut mise en circulation qu'en 1975. Le châssis N° 6620 fut initialement de couleur « Blu Dino Metallizzato » avant d'être intégralement repeint en rouge, telle que la voiture se présente aujourd'hui. La peinture

récente présente d'ailleurs un bel aspect. L'intérieur de couleur beige présente lui une belle et authentique patine, tandis que les moquettes et habillages de portes ont eux fait l'objet d'une rénovation récente. Notre Dino est équipée de jantes Cromodora du plus bel effet, de vitres électriques et d'un échappement avec sorties inox. Selon le dossier accompagnant la voiture, elle fut notamment la propriété de Monsieur Michel Hommel et n'aurait connu seulement que 3 propriétaires depuis 1977. Elle totalise aujourd'hui un peu plus de 85 000 km, ce qui correspond vraisemblablement à son kilométrage d'origine. Cette belle Dino fut régulièrement entretenue au cours des dernières années et vient d'être vidangée. Elle sera livrée avec son dossier d'historique comprenant des factures d'entretien, des documents techniques, ainsi que son cric d'origine. La sculpturale 246 charme tous ceux qui ont le bonheur de la croiser et envoûte ceux qui la possèdent. Sa cote d'amour actuelle en fait une pièce de choix sur le marché de la collection. Notre exemplaire représente une réelle opportunité d'acquérir une belle 246 GT d'origine française et de prendre le volant de ce top model automobile.

Designed to challenge Europe's best sports cars, the 206 and 246 Dino were proposed at a more affordable price than regular Ferraris. Beautifully designed by Pininfarina, the Dino was presented during 1965 Paris Motor Show. Fitted with a 195 bhp mid-mounted V6 engine engineered by Vittorio Jano and Enzo Ferrari's son Alfredo Ferrari, the 246 could reach 240 km/h. The location of the engine made the car smoother to drive and more efficient in handling. Three series of Dino will be put on the market: L, M, and E. Only 3 761 examples were sold. Our Dino 246 GT E series was built in 1973 but found its first owner in 1975. Charles Pozzi sold it new in France. Its colour was originally « Blu Dino Metallizzato », its actual condition is red body on original beige upholstery and carpets. Paintjob and carpets were recently restored. The car also features Cromodora wheels, electric windows and stainless steel exhaust pipes. According to its dossier one of the previous owner was Michel Hommel, famous press group owner. The odometer shows 85 000 kilometers which seem to be original. This Dino will be sold with its dossier including maintenance bills and technical information, as well as its slipcover. Don't miss this opportunity to acquire a French original 246 Dino, a true masterpiece of automotive history.



« Des courbes à rendre tous les hommes fous »

Marque : Dino
Modèle : 246 GT
Millésime : 1975
Kilométrage : 85 850 km au compteur
Motorisation : V6
Cylindrée : 2 419 cm³
N° de châssis : 6620



Carte grise française / French registration

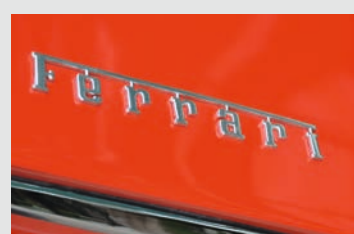
290 000 / 310 000 €



Un chef d'œuvre esthétique automobile
Une voiture définitivement mythique
Un exemplaire français très séduisant







1994 - PORSCHE 993 C2

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

La Porsche 993 de notre vente est une version Carrera 2 mise en circulation le 4 mars 1994. D'origine allemande, elle fut livrée neuve par les Etablissements Junk Sportwagen à Trèves. Son actuel et très soigneux propriétaire en fit l'acquisition en 2000, il y a tous justes 16 ans, auprès du centre Porsche de Lyon International Motors. La voiture avait alors 104500 km et fut vendue révisée et garantie. Elle fut par la suite très régulièrement entretenue dans le réseau et auprès de spécialistes. Elle totalise aujourd'hui 162 870 km et se présente dans un excellent état général ayant bénéficié en 2009 d'une peinture complète chez Porsche. Sa très belle livrée associe une peinture bleu nuit « midnight blue metallic » à un intérieur en cuir souple de couleur gris et moquettes assorties. Elle est équipée d'un toit ouvrant électrique, d'un essuie-glace arrière, de l'ordinateur de bord, de sièges électriques chauffants et de la climatisation. Enfin,

elle sera aussi livrée avec sa housse sur-mesure ainsi que sa trousse à outils. Point crucial, cette voiture possède son manuel technique, son carnet d'entretien ainsi qu'un conséquent dossier comprenant factures d'entretien et expertises. Ces derniers permettent de témoigner d'un entretien récurrent et à jour, la dernière révision ayant eu lieu fin 2015. Aujourd'hui encore cette génération de 911 reste performante et sûre, suffisamment moderne pour être utilisée en usage fréquent et suffisamment ancienne pour proposer de « vraies sensations ». Elle est en somme la parfaite alchimie entre confort et performances. Sa valeur sur le marché ne cesse de progresser. Notre exemplaire qui possède de solides arguments est une réelle opportunité de se porter acquéreur de cette génération de 911 considérée comme l'une des plus réussies.

Revealed in August 1993, the new 911, which replaced the 964, became the last air-cooled 911. Its shape was superb and more aerodynamic. Parts were 80% new and the inside melted modernity and classicism for 911-enthusiasts. Powered by the well-known 3.6 liters flat-6 engine, the VarioCam was available for the first time in 1995 and increased the power up to 285 bhp instead of 274. The 993 was available in coupé, Targa and convertible, with the 6-speed gearbox or the Tiptronic S gearbox. After 68,000 units sold, the 993 remains one of the most wanted of all 911, also one of the most reliable. Junk Sportwagen in Treves sold our car on March 4th 1994. This 993 is a Carrera 2 with a six speed manual gearbox. Its color is « Midnight blue metallic » assorted with grey leather upholstery on grey carpets. Its current owner purchased the car in 2000 at Porsche, in Lyon, France. The car has 162 870 kilometers and the maintenance book as well as many maintenance bills provided with it testify of the very serious upkeep. The last service was done in late 2015. This 993 was delivered with optional electric opening roof, rear window wiper, on board computer, electric heater seats and air conditioning. In order to be just like new, Porsche did a new paintjob. Its original handbook, toolbox and slipcover will be provided. In excellent condition, this Porsche is powerful and reliable, a good blend between reliability, comfort, power and speed, very attractive considering its increasing price on 911 market.



« La turbine souffle toujours sur le Flat 6 »

Marque : Porsche
Modèle : 993 Carrera 2
Millésime : 1994
Kilométrage : 162 870 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres à plat «Flat 6»
Cylindrée : 3 600 cm³
N° de châssis : WPOZZZ99ZRS313603



Carte grise française / French registration

45 000 € / 55 000 €



Une cote en hausse pour cette dernière évolution du refroidissement par air
Unanimement reconnue comme l'une des plus belles versions de 911
Une belle 993 au pedigree rare et à l'historique stable



1964 - FERRARI 330 GT 2+2

C'est au Salon de Bruxelles 1964 que l'héritière de la 250 GT/E, la Ferrari 330 GT 2+2 est dévoilée au public. La ligne est due au crayon de Tom Tjaarda qui signe sa première réalisation pour Pininfarina. Si le nouveau modèle reprend la silhouette globale de la 250 GTE, l'arrière plus arrondi contribue à la fluidité de la ligne, quand la proue inédite à quatre phares ajoute une touche d'agressivité. La 330 GT 2+2 est motorisée par le V12 de 4 litres de cylindrée dérivé du moteur de la 400 Superamerica. Développant 300 chevaux et alimenté par trois carburateurs Weber 40, il promettait des performances de premier rang : 245 km/h en vitesse de pointe et le 0 à 100 km/h en 7.5 secondes. La boîte de vitesses 4 rapports disposait d'un overdrive Laycock. Plus habitable que la 250 GTE, l'habitacle gagne 10 cm pour les places arrière. L'intérieur s'embourgeoise et est très bien agencé. Le châssis est constitué d'une structure tubulaire, les roues avant sont indépendantes alors que l'essieu arrière est rigide. L'ensemble est freiné par un système inédit de quatre freins à disques Dunlop protégeant disque et plaquettes de la pluie. Au milieu de l'année 1965, la 330 bénéficiera d'une évolution principalement esthétique : les quatre feux avant sont abandonnés, et les ailettes latérales de refroidissement du moteur prennent de l'importance. Mécaniquement, une boîte de vitesses à cinq rapports synchronisés modernise la conduite, bien qu'elle n'apporte pas de différence notable en termes de performances. Polyvalente, élégante, la Ferrari 330 GT 2+2 s'écoulera à un peu plus d'un millier d'exemplaires. Succès commercial pour la firme de Maranello, elle est aujourd'hui de plus en plus prisée. L'attrait de ses quatre places vous fera succomber aux charmes d'une sortie en famille au son du mythique V12.

Le modèle que nous présentons, le châssis 5721, fut délivré neuf à Rome en Italie, en février 1964 par les Etablissements V.E.C.A.R. Sa livrée actuelle est conforme à sa livrée d'origine associant une peinture extérieure grise « Grigio Fumo » à une sellerie de cuir rouge « Pelle Rossa » comme le confirme la fiche de production Ferrari. Elle possède la rare option tableau de bord en métal noir et arbore de magnifiques jantes à rayons Borrani.

Cette voiture au cours de son histoire fit un long séjour aux Etats-Unis, avant de revenir en Europe au début des années 2000, elle ne connut qu'un propriétaire de 2005 à 2015. Dans un état général satisfaisant, elle fut repeinte il y a une dizaine d'année. Son intérieur bénéficia lui d'une agréable patine et l'ensemble de la voiture est esthétiquement cohérent. Sans être parfaite, cette voiture est structurellement saine et vient de faire l'objet d'une révision générale chez un spécialiste de la marque. Son bloc moteur qui porte le N° 5721 vient tout juste d'être vidangé, sa carburation a été mise au point et les bougies ainsi que les filtres ont été remplacés. Les circuits de refroidissement et d'essence ont eux aussi été contrôlés. Les pneumatiques sont en bon état. Notre exemplaire est une réelle opportunité d'acquérir le fabuleux V12 Ferrari qui a tant marqué les années 60 et qui permit à la marque de dominer la planète automobile. Les versions 2+2 de première série n'ont été produites qu'à un peu plus de 500 exemplaires, faisant de cette 330 une voiture à ne pas laisser s'échapper.

The replacement for the Ferrari 250 GTE was introduced at the Brussels Motor Show in 1964. Its body was designed by Tom Tjaarda for Pininfarina. It featured a surprising front end with four headlights. The 300 bhp 4 liters V12 engine came from the 400 Superamerica and provided astonishing performances. Its interior was more refined, and provided more room. Both multipurpose and elegant, more than a thousand cars were sold, which was quite a success. Chassis 5721 was sold new in Rome, Italy on February 1964. Its current set up is similar to original. Its color is « Grigio Fumo » with red leather upholstery, as testifies the Ferrari Classiche report. This 330 has the rare black metal dashboard and wonderful Borrani wheels. It spent part of its life in the USA, before it was imported back in Europe in the early 2000's. It had only one owner from 2005 until 2015. The car is not perfect, but it has a very nice overall patina. A major service has been done before the sale on the engine, number 5721. This is a true opportunity to get a rare series one 330 GT 2+2, with a reasonable estimation.



« Un regard qui ne peut laisser de marbre »

Marque : Ferrari
Modèle : 330 GT 2+2
Millésime : 1964
Kilométrage : 22 680 km au compteur
Motorisation : V12
Cylindrée : 3 967 cm³
N° de châssis : 5721



Carte grise française / French registration

220 000 / 250 000 €



Les charmes inégalables du V12 Ferrari des Années 60
Une Ferrari qui fait le bonheur de ses 4 occupants
Une voiture à la patine agréable et bien positionnée sur le marché



1995 – VENTURI 400 GT

Enfant du rêve de Gérard Godfroy et Claude Poiraud, la Manufacture de Voitures de Sport, MVS, est l'une des plus grandes tentatives françaises de voitures haut de gamme de l'après-guerre. En 1992, la marque change de nom pour « Venturi », et prend pour emblème le gerfaut. Les ingénieurs mettent au point une voiture très moderne, à moteur central et châssis court. Mais malgré toutes les qualités des voitures, Venturi souffre d'un manque d'image par rapport aux concurrentes auxquelles elle tente de proposer une alternative. L'usine va alors tenter de se forger un nom dans le monde de la compétition, y compris en Formule 1 grâce à une association avec Larrousse et Lamborghini. Un championnat Gentleman Drivers Trophy voit également le jour, et rencontre un certain succès. Mais cette tentative ruineuse pour la marque âgée d'à peine huit ans va donner naissance à une voiture totalement hors-normes. Le 8 Juin 1994, à l'usine Venturi de Couëron en Loire-Atlantique, Henri Pescarolo lève le voile sur la version de route de la 400 Trophy. Mais à la différence de celle-ci, la 400 GT n'oublie pas d'être civilisée, avec un cockpit aux placages de bois ou de carbone, deux baquets Recaro, et tendu entièrement de cuir sur environ 25m². Motorisée par le V6 P.R.V., celui-ci est profondément revu. Il est réalésé à 3 litres de cylindrée, alimenté par deux arbres à cames en tête et quatre soupapes par cylindres et gonflé par le souffle de deux turbos Garrett, faisant grimper la puissance à 408 chevaux. Couplé au choix avec une boîte manuelle à 5 vitesses ou à crabots, ce moteur propulse la 400 GT à plus de 300 km/h sans la moindre aide électronique, tandis qu'elle est freinée par quatre freins à disques en carbone, une première mondiale sur une voiture de série ! Longtemps, la 400 GT sera considérée comme la voiture Française la plus rapide de l'Histoire. Seulement 15 exemplaires seront assemblés, en comptant deux exemplaires de Série 2, reconnaissable à ses six phares ronds arrière. Une vraie rareté donc, une page exceptionnelle de l'Automobile française.

Cette exceptionnelle Venturi que nous présentons à la vente est un des 7 exemplaires de 400 GT vendus neufs en 1995 et le douzième assemblé d'après son numéro de châssis. Fait tout aussi exceptionnel, elle n'a parcouru à ce jour qu'à peine 8 500 km. Cette très rare voiture de sport incarne la déclinaison française du segment très exclusif des Supercars. Les performances sont impressionnantes, la revue Echappement chronomètre la 400 GT en moins de 22 secondes à l'exercice du 1000m départ arrêté. De couleur bleue si chère à Venturi, cette superbe auto assemblée à la main offre une finition de premier rang que ses concurrentes n'offraient pas. Le cockpit est entièrement tendu de cuir noir de la marque Connolly, avec des placages de carbone pour rappeler la vocation supersportive du bolide. L'historique de notre GT est limpide. Elle a été vendue neuve à un son premier propriétaire anglais qui l'a conservée jusqu'au 7 Mai

2004. Elle fut ensuite rachetée par Gildo Pallanca Pastor, PDG de la Société Venturi Automobiles S.A.M. à Monaco, pour être exposée au sein de l'entreprise. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en novembre 2014 après que la voiture ait bénéficié d'un contrôle et d'une révision générale, comme le certifie l'attestation délivrée par la marque monégasque. Chaussée de superbes jantes OZ 18 pouces blanches, la voiture est équipée de la climatisation. Son état de conservation est lui aussi exceptionnel. Avec seulement 15 exemplaires produits, un historique prestigieux, un kilométrage très faible et une vraie exclusivité, cette voiture est une pièce de choix. Une opportunité à ne pas manquer sous peine de devoir à nouveau patienter des années. Cette voiture capable de prestations identiques à des Supercars de la même époque comme la F40 bien plus couteuse aujourd'hui, est une véritable perle rare. Profitez-en tant qu'il en est encore temps... c'est l'une des plus performantes réalisations de l'Automobile française contemporaine.

Last French attempt at creating high-level cars, the brand Venturi was first called MVS when Gérard Godfroy and Claude Poiraud founded it. The name Venturi appeared in 1992 and came with new ambitions, such as investing in Formula 1 and creating a new competition: the Gentlemen Drivers Trophy. Henri Pescarolo introduced the Venturi 400 GT in 1994, it was a road version of the Venturi 400 Trophy. Its look was very close from the racecar, but the interior was refined, with wooden or carbon inserts and Recaro bucket seats all covered in leather. Its V6 PRV engine was enlarged up to 3 liters, and was fed by two Garrett turbochargers raising the power up to 408 bhp. Available with 5 speed manual gearbox or a track-ready dog clutch gearbox the car could reach 300 km/h. In order to slow it down, the Venturi 400 GT was the first car sold with four carbon disc brakes as standard equipment. Only 15 cars were built, it is a very rare vehicle and an incredible testimony of French automobile history. Our Venturi 400 GT is one of 7 sold in 1995, and the twelfth built. It has an extremely low mileage with 8 500 original kilometers on the odometer. The history of the car is well known. Its first owner was British; he kept it until May 2004. Gildo Pallanca Pastor, CEO of Venturi Automobiles S.A.M., then purchased it and the car was put on display at the company's headquarters in Monaco. Its current owner bought this Venturi in 2014 after the car was serviced. It has white OZ wheels and is fitted with air conditioning. Its condition is outstanding, the blue body is spotless and its black interior looks like new. As a very limited production car, with a prestigious history and a very low mileage, you may not be able to have such an opportunity ever again. The Venturi 400 GT remains one of the most efficient French production cars ever, but is still affordable compared to other supercars from the 1990's.



« La riposte française à la F40 »

Marque : Venturi
Modèle : 400 GT
Millésime : 1995
Kilométrage : 8 497 km au compteur
Motorisation : V6 Biturbo
Cylindrée : 2 975 cm³
N° de châssis : VK8TRY61196CE0012



Carte grise française / French registration

150 000 / 180 000 €



La voiture des superlatifs, exclusive à tous points de vue
La pertinente réponse française à la mode des Supercars
Un exemplaire à l'historique tout simplement exceptionnel







1959 - PEUGEOT 403 CABRIOLET

Présentée le 20 Avril 1955 à Paris, la Peugeot 403 fit entrer la firme de Sochaux dans une nouvelle ère. Sa carrosserie due au crayon de Pininfarina inaugure une longue collaboration entre le constructeur français et le designer italien. Esthétiquement, elle marque une rupture avec la désormais vieillissante 203 avec un traditionnel format trois corps. A la fois sobre et élégante sa ligne moderne rencontrera un franc succès populaire. Avec une conception mécanique simple, la 403 sera un modèle de fiabilité, n'utilisant principalement que des éléments éprouvés. Elle sera de plus commercialisée avec un moteur diesel Indenor en 1959, devenant alors la première voiture française diesel de série. Le cabriolet 403 entre dans la gamme en 1956. Equipée du moteur 8cv, la 403 cabriolet se voit dotée d'un carburateur Solex ainsi que d'une nouvelle culasse faisant grimper sa puissance à 61 chevaux tout en conservant sa robustesse originelle. La voiture dispose d'une boîte de vitesse mécanique à 4 rapports dont le dernier est surmultiplié. Son allure distinguée séduira un certain Peter Falk, interprète du Lieutenant Columbo, qui résoudra ses enquêtes au volant d'une 403 Cabriolet de couleur grise, en faisant un modèle connu de tous, en France comme aux Etats-Unis. Ce modèle jouit depuis d'un immense capital sympathie jamais démenti. Avec seulement 2 050 exemplaires mis en circulation contre plus de 1 200 000 berlines, la Peugeot était déjà rare à l'époque et à fortiori aujourd'hui. Son allure et sa fiabilité à toute épreuve en font une pièce de choix auprès des collectionneurs.

Notre beau cabriolet Peugeot 403 a été mis en circulation le 12 mai 1959. De couleur gris foncé métallisé associé à un intérieur en cuir fauve, la livrée de ce véhicule est très plaisante et dans sa configuration originelle. La voiture est dans un très bon état de présentation ayant bénéficié au cours des précédentes décennies de soins cosmétiques. Selon son actuel propriétaire amoureux du modèle, cet exemplaire n'aurait connu que 3 propriétaires au cours des 30 dernières années. La carrosserie, reprise il y a une vingtaine d'année est bien conservée, les éléments sont bien alignés et la peinture a conservé de son éclat. Les chromes sont en bonnes conditions sans piqures ni dommages. La capote est

en alpaga noir doublé beige assorti à la sellerie qui est en excellent état elle aussi. La moquette bouclée complète l'ensemble. Sa mécanique a elle aussi été intégralement revue il y a une dizaine d'années, le moteur ayant été entièrement démonté. Affichant aujourd'hui un peu plus de 36 000 kilomètres correspondant au kilométrage compteur, remis à zéro lors de la restauration, son moteur tourne très bien. Le véhicule a bénéficié d'une révision à 25 000 kilomètres comprenant les freins, les suspensions ainsi que le montage d'un pont arrière sur pièces neuves. Il est enfin chaussé de quatre pneus Vredestein récents. Très sain et attrayant sans être parfait, ce cabriolet 403 est prêt à prendre la route et à vous offrir, dans un véritable confort, des balades au long cours d'une saveur inégalable. Profitez-en c'est de plus un bon placement.

Presented on April 20th 1955, the Peugeot 403 represented a new era for the French carmaker. Its design by Pininfarina was the starting point of a long collaboration. This elegant car became available in convertible in 1956, fitted with the 8cv engine that was very reliable. Its look seduced M. Peter Falk, who performed the inspector Columbo, and his choice of driving a 403 convertible made the car famous in Europe and in the USA. Out of over 1 200 000 Peugeot 403 made, only 2 050 convertibles were sold, which explains its rarity nowadays. Both beautiful and reliable, they are very practical cars that will never let you down. Our Peugeot was sold on May 12th 1959, and is presented with its original color setting: dark grey paintwork over a tan interior. This car is in very good overall condition and would have only had three owners over the 30 last years. The body was entirely restored 20 years ago but is still in very good condition, so is the soft top. Its interior is in very good condition as well, and the engine was completely restored about ten years ago. The car now shows 36 000 kilometers on the odometer, which is the distance ran since the restoration of the engine. The car was serviced at 25 000 kilometers, the brakes, the suspensions, and the rear axle were remade. It also has four recent Vredestein tires. This very nice Peugeot 403 is an excellent opportunity to get a road ready car that will never let you down, and will allow you to cruise with style.



« Le cabriolet français célèbre dans le monde entier »

Marque : Peugeot
Modèle : 403 Cabriolet
Millésime : 1959
Kilométrage : 36 100 km au compteur
Motorisation : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 1 468 cm³
N° de châssis : 2320136



Carte grise française / French registration

70 000 / 80 000 €



Un cabriolet 403 facile à vivre, robuste et chic
Une cote d'amour hors norme pour une icône « frenchie »
Un exemplaire attractif sur un marché restreint



1992 - FERRARI 512 TR

La Testarossa a fait rêver des milliers de passionnés de tous âges. Icône des années 80, elle s'affirme aujourd'hui comme une valeur montante dans l'univers de la collection. Présentée le 2 janvier au salon de Los Angeles, la 512 TR succède à la Testarossa en 1992. Evolution d'un modèle déjà très apprécié, rares sont ceux qui pensaient que Ferrari pouvait mieux faire. Elle est esthétiquement très réussie et devient plus moderne tout en conservant la beauté originelle de la Testarossa. L'intégration aérodynamique des phares allège la face avant, la ligne reste fluide et élancée. Les jantes de 18 pouces donnent à l'auto une stature plus importante et sportive. Le cockpit a été revu, plus cossu et mieux dessiné, il est aussi mieux équipé avec la climatisation de série. Le cœur de la diva reste le 12 cylindres à carter sec de 4,9 L de cylindrée. Il bénéficie d'une injection séquentielle multipoint et développe la bagatelle de 428 chevaux à 6 750 tr/ mn. Accouplé à une boîte de vitesses à 5 rapports, il permet à la 512 d'atteindre les 313 km/h. Le freinage est amélioré, par un ensemble étriers-disque plus gros et reste sans ABS pour une conduite plus brute. Elle sera remplacée en 1994 par la 512 M, dernière évolution de la lignée des Testarossa. Il ne sera produit que 2280 exemplaires de la 512 TR, une œuvre d'art en série limitée.

Notre 512 TR, française d'origine, a été livrée neuve le 28 Octobre 1992 par les établissements Charles Pozzi à son premier propriétaire parisien. Elle se présente dans son iconique livrée Rosso Corsa et intérieur en cuir noir sur moquettes noires. Son état de présentation est très satisfaisant et la cosmétique de l'espace intérieur est soignée. Le point fort de cette 512 TR réside aussi dans son pedigree. En effet, elle est accompagnée d'abord de sa trousse à outil mais aussi d'un important dossier, incluant le livret de bord et le carnet d'entretien tamponné et

à jour, permettant de retracer le suivi du véhicule. De plus, la voiture est dans les mains du même propriétaire depuis plus de 10 ans et a donc toujours été suivie par le même spécialiste. Le dernier entretien a été effectué le 26 Juin 2015 et comprenait notamment le remplacement des courroies de distribution, des courroies d'accessoires, des joints d'arbres à cames, des pneumatiques avant ainsi que des deux radiateurs pour un montant total de 9 000 Euros. Avec un kilométrage d'un peu moins de 65 000 kilomètres parcouru, cette 512 TR prête à prendre la route, répond à tous les critères recherchés par les collectionneurs les plus exigeants. La beauté irrésistible de cette voiture combinée à la noblesse de son moteur et au mythe qu'elle représente en font une véritable machine de rêve. Il est temps pour vous de rouler en cheval cabré...

Anyone living in the 1980's dreamt of the Testarossa. The iconic Ferrari followed the BB 512, and evolved into 512 TR in 1992 on July 2nd at the Los Angeles Motor Show. The inside is well assembled and the 4.9 liters flat-12 engine coupled with a 5-speed gearbox was improved and upgraded up to 428 bhp. The car reached 313 kilometers per hour. Only 2 280 512 TR were made when the 512 M came along, becoming the last Testarossa. Our 512 TR was delivered in France by Charles Pozzi on October 28th 1992. Its color is Rosso Corsa on black upholstery and black carpets, the body as well as the interior are in very good overall condition. The car is presented with an important dossier including the owner's manual and the maintenance book. Owned by its current owner for over ten years, a major service was done including the replacement of the timing belt, camshaft seals, tires, as well as both radiators. This 512 TR ran less than 65 000 kilometers and is road ready. It is now your opportunity to acquire this dream car.



« Elle va vous faire rugir de plaisir »

Marque : Ferrari
Modèle : 512 TR
Millésime : 1992
Kilométrage : 64 700 km
Motorisation : 12 cylindres en V à 180°
Cylindrée : 4 943cm³
N° de châssis : ZFFLA40B000092300



Carte grise française / French registration

140 000 / 160 000 €



Une ligne d'une grande beauté abritant un moteur hors du commun
La Ferrari qui marqué les rêves de tous les passionnés
Un exemplaire soigné aux solides arguments



1956 - ROLLS ROYCE SILVER CLOUD RHD - Restauration par Lecoq -

Mythe de l'automobile s'il en est, la Silver Cloud de Rolls Royce fut le véhicule le plus luxueux produit de 1955 à 1966 dans l'usine de Crewe en Angleterre. Son dessin d'une grande élégance impressionne au premier coup d'oeil. La Silver Cloud possède un châssis à section en caisson dont les différents éléments sont soudés, ses éléments de carrosserie sont en acier et en aluminium. Le châssis séparé permet la réalisation de carrosseries spéciales auprès de célèbres carrossiers comme James Young, Mulliner ou Park Ward. La voiture est longue, large mais d'une grande élégance, dégagant au premier regard une allure princière. Lancée en 1955 avec le 6 cylindres de 4,9 litres, il sera remplacé par un V8 de 6.2 litres plus gourmand. Il est couplé à une boîte automatique à 4 rapports pour une conduite douce et voluptueuse dans un confort absolu. Les quatre freins à tambours sont hydrauliques et assistés. La suspension est à roues indépendantes à l'avant et à essieu rigide avec ressorts semi-elliptiques à l'arrière. Deux options importantes seront proposées au catalogue, la direction assistée et l'air conditionné. Trois générations de Silver Cloud verront le jour avec à chaque fois des évolutions techniques et esthétiques.

L'exemplaire que nous vous présentons a été livré neuf le 19 Novembre 1956 par Rolls Royce Lillie Hall à Monsieur C.J. Skipper. Cette Silver Cloud fit un séjour chez Hooper & Co Ltd afin de recevoir un cendrier dans la porte conducteur et un équipement radio 200X. Le véhicule aurait par la suite séjourné dans le Sussex puis à Londres, avant d'être achetée par un membre de l'Automobile Club en 1994. L'actuel propriétaire l'acquiert à ce dernier en 1995 et va alors entreprendre le projet d'une restauration totale et de qualité. Il se tourne vers l'un des meilleurs spécialistes de l'exercice et confie son véhicule aux renommés Etablissements Français Lecoq. La carrosserie sera alors désolidarisée du châssis afin d'être totalement remise à neuve. L'intérieur est intégralement refait boiseries comprises et la mécanique est bien sûr revue pour compléter l'ensemble. Une fois la restauration terminée, elle arbore alors une très belle peinture d'une livrée bi-ton marron référence RR804 et gris référence RR725 associée à une sellerie

en cuir gris et des moquettes beiges. Le montant des factures s'élève à près de 500 000 francs équivalents à l'époque à 100 000 euros actuels. Elle a depuis bénéficié de soins mécaniques réguliers, dont une importante révision en 2012 et son train arrière a été intégralement refait en 2013 pour un montant de 14 000 euros sur ces deux opérations. Dans un magnifique état, cette Rolls Royce Silver Cloud restaurée de la plus belle manière il y a 20 ans a depuis reçu toute l'attention de son propriétaire passionné et amoureux du modèle. L'opportunité d'acquérir un tel exemplaire ne se présente que très rarement : une restauration d'exception pour une marque exceptionnelle.

Produced from 1955 until 1966, the Rolls Royce Silver Cloud was the most luxurious car ever made in the Crewe factory, with a large, balanced and impressive body shape. With a split chassis, the Cloud was easily transformable for special requests by coachbuilders like Mulliner, James Young or Park Ward. Powered by a 4.9 litres straight-six engine coupled with automatic gearbox, the Silver Cloud is very smooth to use. This Rolls Royce Silver Cloud 1 was sold on November 19th 1956 by Rolls Royce Lillie Hall. It received some special equipment such as an extra ashtray and a 200 SX radio at Hooper & Co Ltd. It was imported in France in 1994 and its current owner purchased it in 1995 before starting an extensive restoration. One of the best companies, Lecoq, will take care of the job. The body has been taken apart from the chassis, and was entirely restored. The interior was fully remade, including the upholstery and the wooden inserts. Its engine was rebuilt as well. This Silver Cloud shows an amazing two tones brown RR804 and grey RR725 paintjob. The upholstery is grey and the carpets are beige. Total bills for the restoration was around 500 000 francs which would represent 100 000 Euros back in 1995. The car has been very well maintained over the years, it received a main service in 2012 and the rear axle was remade in 2013. Total bills for those two operations reached 14 000 Euros. No expense was spared with this wonderful Silver Cloud. This car is an incredible opportunity to acquire the finest: an outstanding restoration for an exceptional car.



« Restauration française pour luxe à l'anglaise »

Marque : Rolls Royce
Modèle : Silver Cloud I
Millésime : 1956
Kilométrage : 73 250 miles au compteur
Motorisation : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 4 887 cm³
N° de châssis : SCC97



Carte grise française / French registration

60 000 / 70 000 €



Une voiture majestueuse toujours un must de l'automobile anglaise
Un superbe exemplaire de Silver Cloud restauré chez Lecoq
Une Rolls Royce qui vous fait voyager comme aucune autre voiture







2001 - ASTON MARTIN DB7 VOLANTE VANTAGE

A partir de 1987, Ford rentre dans le capital du constructeur de Newport Pagnell, pour en prendre finalement le contrôle en 1993. Il devient nécessaire pour Aston Martin de se relancer et d'augmenter son volume de production automobile. C'est au salon de Genève en 1993 qu'est dévoilée la DB7. Le projet a été étudié par Ford en collaboration avec TWR, dont l'usine servira de lieu d'assemblage. Avec un moteur 6 cylindres de 335cv et une ligne fluide épurée que l'on doit au designer Ian Callum, elle rencontre très vite un franc succès. Son dessin superbe séduit et même les puristes de la marque d'abord sceptiques tomberont sous le charme de la belle. En 2000, pour rester toujours compétitive, la DB7 évolue en Vantage. Elle est désormais mue par un V12 assemblé chez Cosworth qui remplacera finalement le six cylindres dans la gamme. En plus d'être la première Aston Martin commercialisée avec un douze cylindres, elle développe désormais 420cv, lui offrant alors des performances de haut rang. L'intérieur bien que reprenant des éléments Ford est cosu avec des sièges en cuir Connolly et des inserts de bois. Une déclinaison cabriolet Volante est également disponible au catalogue, permettant de profiter, cheveux au vent, du chant mélodieux des douze cylindres. La DB7 sera un énorme succès commercial pour Aston Martin, devenant le modèle le plus vendu de l'histoire de la marque, avec 7092 exemplaires écoulés, dont 4431 DB7 Vantage. Elle va permettre à Aston Martin de traverser la décennie et de continuer à entretenir sa légende.

L'exemplaire de cette vacation est une très belle DB7 Volante Vantage de 2001, dotée donc du V12 de 6 litres de cylindrée de 420 chevaux. Il est accouplé à une boîte automatique ZF à 5 rapports. Sa couleur extérieure est bleu nuit, associée à un intérieur en cuir bicolore magnolia et bleu et des moquettes bleues. Une capote électrique doublée en toile, bleue elle aussi, vient abriter les passagers et les placages de bois précieux témoignent du caractère luxueux de la belle. Les occupants bénéficient de la climatisation, de sièges électriques et d'un autoradio avec chargeur. Livrée neuve en Espagne le 18 Octobre

2001, cette voiture dans les mains de son propriétaire français depuis 2008, n'a aujourd'hui parcouru qu'un peu plus de 51 000 km. Dans un excellent état général, cette DB7 fut utilisée de manière précautionneuse si l'on en juge par l'état cosmétique de sa carrosserie et de son habitacle. Elle est dotée de son carnet d'entretien tamponné et de son dossier de factures, attestant des soins réalisés par le passé. La voiture vient de plus d'être révisée. De l'ensemble de la gamme DB7, un exemplaire dans cette configuration Volante et de cette livrée est sans doute un des plus désirables. La cote des DB7 offre aujourd'hui un rapport prix/prestation exceptionnel et c'est pour cela qu'elle tend à grimper. Le modèle séduit par sa ligne sublime et sa motorisation noble. Il n'y a eu que 1786 exemplaires de DB7 Volante Vantage. La livrée et l'état de notre exemplaire sont des atouts qui le rendent particulièrement attractif.

Following Ford's takeover of the brand from Newport Pagnell in 1993, Aston Martin went into a new era, which was the most successful of its history. In 1993 was released the new DB7, with a Jaguar wheelbase and a supercharged straight-six engine, its bodywork was designed by Ian Callum. In 2000, it turned into the famous Vantage version, with an astonishing brand new 6.0 liters V12 producing 420 bhp and made by Cosworth. 4431 examples of the DB7 Vantage were made, which make it one of the most successful Aston Martin of all times. A convertible version named Volante was also available in order to enjoy the sound of the V12 without any interference. Our model was released in 2001, and is equipped with ZF 5 speed automatic transmission. It has dark blue paintwork with magnolia and blue leather upholstery. The soft top is dark blue. Delivered brand new in Spain on October 18th 2001 and purchased by its current owner in 2008, this DB7 shows only 51 000 kilometres on the odometer. It is in extremely good condition, both outside and inside, and will be sold with its original maintenance book as well as maintenance bills. Being one of the most beautiful cars ever made, this DB7 has a very nice setup and the value of a vehicle in such good condition will surely increase.



« Le premier 12 cylindres pour une Aston Martin de série »

Marque: Aston Martin
Modèle: DB7 Volante Vantage
Millésime: 2001
Kilométrage: 51 015 km au compteur
Motorisation: V12
Cylindrée: 5 935 cm³
N° de série: SCFAB42361K402366



Carte grise française / French registration

42 000 / 52 000 €



Un collector en puissance à acquérir d'urgence
Une voiture sublime aux lignes toujours actuelles
Le symbole de la renaissance de la marque Aston Martin



1982 - VOLKSWAGEN GOLF GTI 16S OETTINGER

C'est en 1974 que Volkswagen dévoile la Golf. Cette berline compacte à hayon va révolutionner le milieu automobile. Présentée au salon de Francfort 1975, sa déclinaison sportive, la GTI, va créer un vrai « phénomène de mode » qui marquera les années 1980. Forte de son quatre cylindres 1.6L de 110 chevaux et d'un excellent châssis, elle démocratise la conduite sportive comme l'avait fait en son temps la Renault 8 Gordini. Surfant sur l'incroyable succès commercial du modèle dans l'hexagone, VAG France va prendre les devants et développer avec la firme allemande Oettinger une variante plus puissante et performante en exclusivité pour le marché français. Le moteur 1.6L va être revu et se retrouve coiffé d'une culasse à deux arbres à cames en tête et 16 soupapes. Le bas moteur reçoit un carter d'huile cloisonné tandis que les pistons sont en alliage forgé. Développant 136 chevaux, la Golf GTI 16s Oettinger a quatre ans d'avance sur la GTI 16s de Wolfsburg. Le châssis déjà excellent va être optimisé avec une barre anti rapprochement avant et une monte pneumatique plus adaptée, chaussée sur de superbes jantes ATS. Cette préparation d'orfèvre est mise en exergue par un efficace kit BBS incluant spoiler avant, bas de caisses et élargisseurs d'ailes ainsi qu'une panoplie d'emblèmes 16s. Seules deux teintes étaient disponibles : blanc ou noir métallisé. Cette version exclusive de la GTI fut produite à seulement 1 250 exemplaires. Les utilisations sportives du modèle dans les années 1980, associées à l'entretien méticuleux que requiert la mécanique de la 16s ont largement contribué à la rareté du modèle. Bien que produite en petite quantité, la Golf GTI 16s Oettinger a marqué son temps et distille les sensations et l'esthétique des années 1980. Un modèle mythique dont la cote n'a pas fini de grimper.

L'exemplaire que nous vous présentons a été livré neuf le 19 Juin 1982 par le Garage de la Route Bleu près de Roanne. Ce modèle de couleur Alpin Weiss est dans un excellent état et possède, fait rare, son carnet d'entretien. Acquise par son actuel propriétaire en 2011, elle va bénéficier au cours des dernières années d'une restauration poussée. La voiture a ainsi reçu des soins complets portant sur la carrosserie, la sellerie et la mécanique. Le moteur a été entièrement refait en 2012 au garage Phega Sport par M. Houel, spécialiste reconnu en matière de Golf GTI Oettinger. Plus de 6 000 Euros ont été investis dans la mécanique, qui a, à

nouveau été contrôlée, en juin 2015. La carrosserie a quant à elle été refaite par le garage Atlas Auto Langres qui s'est également chargé de la mise en route du véhicule pour un mon-tant de près de 15 000 Euros, la caisse ayant été entièrement mise à nue. L'intérieur a été refait dans sa configuration d'origine par le spécialiste Hureau afin de parfaire la restauration de la voiture. Le véhicule est équipé de jantes BBS qui étaient une option prisée à l'époque. Un jeu de cinq jantes ATS refaites à neuf par le spécialiste suisse Laubscher sera fourni à l'acheteur. Depuis ces travaux la voiture a parcouru à peine plus de 2 000 kilomètres. Le niveau d'exigence du propriétaire dans la remise en état de son véhicule et les montants investis en font une pièce exceptionnelle. L'opportunité d'acquérir une Golf GTI 16s Oettinger ne se présente que très rarement, c'est pourquoi notre exemplaire restauré mérite toute votre attention. Plus exclusive que d'autres petites sportives youngtimers, elle s'avère être une voiture performante et attachante, très certainement une valeur sûre et montante du marché de la collection.

Revealed at the 1975 Frankfurt Motor Show, the new Volkswagen Golf GTI gave birth to a whole new trend. Powered by a 110 bhp 1.6L four cylinders engine, it has been an incredible success story. VAG France decided to improve it in order to offer an even more efficient model, with the help of the German firm Oettinger. The 1.6 liters engine receives a new 16 valves head with two overhead camshafts and also forged pistons, increasing the power up to 136 bhp. The chassis was also improved in order to handle the increase of power. A BBS body kit was added so that the Golf Oettinger would look sportier. Available in only two colors, grey and white, only 1 250 units were made of which only a few survived. Our Golf GTI 16s Oettinger was sold new on June 19th 1982. This Alpin Weiss example is in excellent condition and is sold with its maintenance book. Its current owner bought it in 2011, and the car went through an overall restoration since then. More than 25 000 Euros were invested on the engine, body, chassis, and interior making it an exceptional example. The car is sold with BBS wheels, which were optional but five original ATS wheels will also be supplied. This car has run only 2 000 kilometers since restoration, it is a true opportunity to acquire a Golf GTI 16s Oettinger in best condition.



« Préparation allemande pour la Golf GTI française »

Marque : Volkswagen
Modèle : Golf GTI 16s Oettinger
Millésime : 1982
Kilométrage : 2 344 km au compteur
Motorisation : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 1 588 cm³
N° de châssis : WVVZZZ17ZCW580279



Carte grise française / French registration

22 000 / 32 000 €



La Golf GTI « façon Oettinger » qui va marquer sa génération
Une GTI très recherchée aux performances mémorables
Un exemplaire restauré sans compter par des professionnels



1981 - FERRARI 308 GTBI

Après les sublimes Dino 246 et la controversée 308 GT4, il fallait à Ferrari un modèle d'entrée de gamme digne de sa réputation. Ce fut chose faite en 1975, lors du Salon de l'Automobile. Pure berlinette, la 308 offre un design parfaitement dans l'air du temps signé Pininfarina. L'auto reprend le châssis de la GT4 mais dans une version raccourcie de 21 cm ce qui en fait une auto à châssis court très agile. Du point de vue du style, le dessin est nouveau, établissant les canons de beauté pour l'époque. Il est devenu avec le temps l'un des plus emblématiques de Ferrari. Autre innovation, les 808 premiers exemplaires sont habillés d'une robe en polyester avant de revenir aux panneaux d'acier. Le cœur de cette Ferrari, pièce maîtresse s'il en est, est un V8 à quatre arbres à cames en tête de 3 litres de cylindrée, déjà vu sur la GT4, toujours disposé en position transversale arrière et alimenté par quatre carburateurs double corps Weber 40 DCOE. Les huit cylindres sont accouplés à une boîte mécanique à cinq rapports, permettant à l'auto de dépasser les 240 Km/h. Au contraire de la GT4, la GTB est une pure deux places avec un équipement réduit à sa plus simple expression. Les normes antipollution feront évoluer la mécanique de la berlinette, lui imposant un boîtier d'injection électronique Bosch en remplacement des carburateurs avec pour conséquence une baisse de la puissance à 214 chevaux. La 308 a fait rêver des milliers de passionnés et permit à Ferrari de traverser les années 80 avec succès. Preuve de la réussite de sa ligne, la 328 qui lui succèdera sera une évolution du même dessin.

Notre exemplaire est un modèle GTBi qui fut immatriculé pour la première fois le 9 juin 1981 et destiné au marché français. De couleur extérieure rouge, elle possède un intérieur en cuir beige et des moquettes de couleur brun. Cette voiture fut livrée avec l'option climatisation. L'historique de cette 308 est particulièrement intéressant puisqu'elle fut dans les mêmes mains de 1984 à 2015. Plus de 30 ans de possession au cours desquels son

propriétaire de l'époque la fit notamment suivre régulièrement chez Auvergne Moteurs. La voiture totalise aujourd'hui un peu plus de 88 000 km. Dans un très bel état de présentation intérieur comme extérieur, notre exemplaire a bénéficié d'une peinture neuve il y a quelques années. Elle possède son manuel du conducteur ainsi que sa trousse à outils. Les 308, dont le superbe dessin est célèbre dans le monde entier, ont contribué à forger la légende de Ferrari au cours des années 80. Elles sont devenues en quelques mois particulièrement recherchées et leur cote s'est littéralement envolée. Première d'une longue série de biplaces à moteur V8, elle fait aujourd'hui figure d'icône. A votre tour d'en prendre le volant...

Following the 246 Dino and the 308 GT4 Ferrari needed a new first range model respecting its reputation. Revealed in 1975 during the Paris Motor Show, The Ferrari 308, perfectly designed by Pininfarina made great impression. Its shape will truly set standards for the 1980's. The chassis is 8.27 inches shorter than GT4's and it is powered with a 3.0 liters V8 engine coupled with a 5-speed manual gearbox. The Ferrari 308 is a pure two-seaters berlinetta that procures exquisite sensations. First mounted with four Weber carburetors, they were then replaced by a Bosh electronic injection system in order to adapt the 308 to anti-pollution standards. Our model is a 308 GTBi, which was sold new in France on June 9th 1981. Delivered with air conditioning, this berlinetta is fitted with red body on beige upholstery. With only one owner from 1984 until 2015, the car was regularly serviced at Auvergne Moteurs. This Ferrari has now over 88 000 original kilometers, and is fitted with its original toolbox and handbook. It received a new paintwork couple years ago. In very good condition, the car is ready to run. For a few months, 308s have been in demand and prices have increased tremendously. It is now your turn to acquire this myth from the 1980's.



« Impossible de ne pas passer au rouge »

Marque : Ferrari
Modèle : 308 GTBi
Millésime : 1981
Kilométrage : 88 304 km au compteur
Motorisation : V8
Cylindrée : 2 926 cm³
N° de châssis : ZFFHA01B000036245



Carte grise française / French registration

75 000 / 85 000 €



Une Ferrari qui a fait et continue de faire rêver
Une 308 aux courbes toujours aussi gracieuses
Un historique intéressant pour une voiture française



1989 - MERCEDES 560 SL

La série des SL de type R107 succède à la Pagode. Elle évolue d'un toit pagode vers un hard top concave tout aussi élégant. Il s'agit de la troisième génération des SL Mercedes présentée en 1971. Sa carrière sera d'une longévité exceptionnelle, elle restera au catalogue pendant 18 ans. Ce roadster fera l'adoration des américains qui absorberont à eux seuls les deux tiers de sa production, elle sera l'apanage des réussites sociales dans les endroits les plus huppés du globe. La firme de Stuttgart a conçu ce roadster pour répondre aux normes sécuritaires d'outre atlantique, elle est dotée d'une grande capacité d'absorption des chocs au point d'être surnommée la «Panzerwagen» ou «voiture blindée». Comme souvent chez Mercedes la W107 fut une plateforme qui accueillit différents moteurs. En effet née avec le V8 de 3,5 litres des 280 et 300 SE/SEL 3,5 de l'ancienne classe S, elle reçut par la suite l'excellent 6 cylindres double arbre des 280 SE dès juillet 1974 et le V8 de 4,5 litres de la 450 SEL en avril 1973. L'histoire du SL type R107 est celle d'une montée en puissance. Jusqu'en 1980, les SL vont voir leur puissance progressivement augmenter au fil des millésimes avec des améliorations techniques mineures. A partir de 1980, le SL 280 hérite d'une boîte mécanique à 5 rapports, tandis que de nouveaux moteurs sont montés. C'est ainsi que le V8 3,8 litres remplace le 3,5 litres, et le V8 5 litres remplace le 4,5. Les puissances et couples progressent. En 1986, Mercedes livre sa dernière évolution à son marché fétiche: la 560 SL qui sera d'ailleurs réservée au marché américain. Il est équipé d'une boîte automatique, conformément aux attentes des clients. Il a été livré avec un haut niveau d'équipement de série dont une sellerie en cuir, un système d'alarme, des airbags, l'ABS. La voiture dispose d'une nouvelle suspension arrière et d'un différentiel à glissement limité permettant de mieux gérer le couple. Elle tirera sa révérence en 1989. Dans la lignée des Mercedes SL, la génération de R107, bien fabriquée et agréable à rouler, voit aujourd'hui tout logiquement ses prix grimper.

Le modèle présenté est une très belle 560 SL de septembre 1989 sans doute l'un des derniers exemplaires produits. Son origine est bien entendue américaine, il fut livré neuf dans l'Etat de l'Illinois. Il dispose aujourd'hui d'une carte grise française. Grise anthracite avec un intérieur en cuir gris clair, notre Mercedes est d'une grande élégance. Ses passagers pourront au choix,

s'abriter de la capote en alpaga noire ou du hard-top assorti fourni avec la voiture. L'équipement est très moderne, la voiture est dotée d'airbags, de la climatisation qui a été revue, de l'ABS, de la direction assistée et d'une antenne électrique. Notre exemplaire a tout récemment bénéficié d'une peinture neuve suite à une mise à nue de la carrosserie par un professionnel. Tout est fonctionnel dans cette voiture dans un état bluffant pour un véhicule de 27 ans. Côté habitacle, les moquettes et les assises de sièges ont été repris et l'intérieur est vraiment très beau. De plus, les 4 pneus sont neufs. Le Carfax de la voiture retrace son historique depuis l'origine et permet de constater que cette voiture a régulièrement roulé gage de sa fiabilité. Sans être une sportive proprement dite, ce cabriolet ne manque pas de souffle avec ses 227 chevaux. Il répond parfaitement aux plus exigeants en matière de fiabilité et d'agrément de conduite vous permettant de profiter de balades au long court sereinement. Sa qualité de fabrication vous fera voyager dans un confort pullman la tête dans les étoiles.

Introduced in 1971, the third generation of the Mercedes SL series, the R107, came right after the successful Pagoda and will be available for 18 years. It was a real myth in the US; a true symbol of achievement, and two thirds of the production were sold across the Atlantic. The R107 was fitted with various engines, from the 2.8L six cylinders engine up to a 4.5 liters V8. In 1986, Mercedes put exclusively on the American market the last evolution of the R107: the 560 SL, powered by a 5.6 liters V8 coupled with an automatic transmission, but also provided with leather seats, air bags and an ABS. This Mercedes 560 SL was built on September 1989, it is one of the last produced. It was delivered to its first owner in Illinois, but the car is now registered in France. Its elegant color combination associates a dark grey paintjob to a light grey leather interior. It has a black soft top but the car is also sold with its original hard top. The equipment provided is quite modern as the car is fitted with airbags, air conditioning, ABS, power steering and power antenna. This car received a new complete paintjob, and the interior was refurbished as well. Everything works on this 560 SL, and all four tires are new. The Carfax helps retracing its history from the origin. The Mercedes R107 has recently started rising in prices but they are still affordable. Those amazing roadsters provide an exquisite comfort while you can reach for the stars.



« Le roadster huppé qui a fait rêver l’Amérique »

Marque: Mercedes
Modèle: 560 SL
Millésime: 1989
Kilométrage: 147 513 miles au compteur
Motorisation: 8 cylindres en V
Cylindrée: 5 547 cm³
N° de châssis: WDBBA48D3KA101453



Carte grise française / French registration

25 000 / 35 000 €



Un style intemporel et une qualité germanique reconnue
Une des classiques modernes les plus utilisables
Le dernier modèle de la série dont la valeur ne fait que progresser



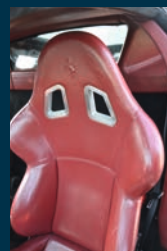
2000 - FERRARI 360 MODENA F1

Surfant sur l'incroyable succès de la Ferrari 355, la firme de Maranello présente au Salon de Genève 1999 sa remplaçante : la 360 Modena. Reprenant la formule gagnante de la berlinette à moteur V8 en position centrale arrière, le dessin de Pininfarina est résolument aérodynamique et sportif. La 360 est la première Ferrari réalisée avec un châssis et une carrosserie en aluminium, permettant un gain de poids appréciable de 28% par rapport à sa devancière. Logé sous un dôme de verre, le moteur V8 de 3.6 litres à double arbre à cames et culasses en aluminium issu de la F355 est optimisé. Développant désormais la puissance de 400 chevaux, il est accouplé à une boîte de vitesses manuelle à six rapports ou de la boîte F1 optionnelle permettant des changements beaucoup plus rapides. Dans cette configuration, la 360 Modena atteint le 0 à 100 km/h en 4.2 secondes, des performances toujours d'actualité. L'intérieur allie élégance et sportivité, mêlant une sellerie en cuir Connolly à de larges inserts en aluminium, évocation de la conception du véhicule. L'habitabilité est très nettement améliorée tout comme l'aspect général qui fait un progrès qualitatif indéniable. A la fois fiable, performante et polyvalente, la Modena transformera l'essai de la F355. Avec 17 800 exemplaires construits toutes versions confondues, elle est un incroyable succès commercial. Suffisamment sportive pour fournir des sensations fortes mais assez élaborée pour ne pas maltraiter son conducteur, la Ferrari 360 Modena est un compromis optimal. Aujourd'hui accessible, elle représente un rapport prix / performances / sensations tout simplement exceptionnel.

L'exemplaire que nous vous proposons a été livré neuf en France par les établissements lyonnais Charles Pozzi, le 12 Mai 2000, à son premier propriétaire Monégasque. Sa très belle livrée « Grigio Titanio » contraste à merveille avec l'intérieur rouge sur moquettes noires. Une configuration à la fois sobre et élégante. Elle est équipée de la boîte de vitesses F1 optionnelle à 6 rapports. Son magnifique intérieur en cuir rouge et noir a reçu un full pack carbone comprenant l'habillage de la console centrale, des entourages de cadrans, des sièges baquets et des bas de portières. Le carnet d'entretien qui accompagne la voiture

atteste d'un suivi régulier du véhicule qui affiche aujourd'hui un peu plus de 62 000 kilomètres d'origine. Les tampons permettent de retracer tous les entretiens réalisés et ceux-ci l'ont tous été dans le réseau Ferrari. La dernière révision a eu lieu en 2014 à 59 000 kilomètres pour un montant de plus de 7 000 euros et portait sur le remplacement des courroies de distribution et une révision de la boîte de vitesses. L'embrayage a lui été remplacé à 51 000 km. Dans un très bel état de conservation, notre Ferrari 360 se présente dans une livrée séduisante et avec un carnet justifiant du respect du plan d'entretien. Aujourd'hui plutôt abordables, les Modena sont, comme toute Ferrari, promises à un bel avenir en collection. Sachez profiter de cette estimation raisonnable pour cet exemplaire désirable !

Following the amazing F355, the Ferrari 360 Modena was introduced at the Geneva Motor Show in 1999. Heir to the mid-mounted V8 engine berlinetta series, the design by Pininfarina is both aerodynamic and sporty. First Ferrari made entirely in aluminium, its V8 engine came from the F355 and was improved up to 400 bhp, coupled with a six speed manual gearbox or the optional F1. The interior is as sporty as elegant, mixing Connolly leather seats with aluminium inserts. The Ferrari 360 was an efficient and multipurpose car. 17 800 were sold, which was a tremendous commercial success story. It is nowadays an amazing price / quality / performances ratio. Charles Pozzi in Lyon, France sold this Ferrari 360 Modena new on May 12th 2000. Its first owner was from Monaco. Its beautiful grey «Grigio Titanio» paintjob contrasts with an amazing red upholstery on black carpets. It is fitted with the optional F1 6 speeds gearbox. Its interior is equipped with a full carbon package, including bucket seats, centre console and doors panels.. The car is sold with its maintenance book, which testifies of the 62 000 kilometres as being original. Only Ferrari dealers have serviced the car. The last service was made in 2014, the car had then 59 000 kilometres, and included the replacement of the timing belts and a maintenance on the gearbox. The clutch was changed when the car had 51 000 kilometres. This Modena is in very good condition and will clearly rise as a collectible. You should take advantage of this reasonable estimation.



« Hommage en beauté au Commendatore »

Marque : Ferrari
Modèle : 360 Modena
Millésime : 2000
Kilométrage : 62 320 km au compteur
Motorisation : V8
Cylindrée : 3 586 cm³
N° de châssis : ZFFYR51B000119959



Carte grise française / French registration

40 000 / 50 000 €



Un modèle charnière dans la lignée des Berlinetta à moteur V8
Une Modena bien optionnée et toujours révisée dans le réseau
Une Ferrari au rapport prix/prestation exceptionnel



1964 - JAGUAR MK2 3.8

En 1957, la firme Jaguar est à son apogée après cinq succès aux 24H du Mans. L'idée de greffer un moteur typiquement sportif de XK sous le capot d'une berline voit le jour à Coventry. Dévoilée en 1959 au Salon de Londres et commercialisée l'année suivante, la Mk2 se définit à l'époque comme la berline de série la plus rapide du monde et le prouve. C'est à son volant que Bernard Consten gagnera le Tour de France automobile à 3 reprises de 1960 à 1963 sur une Jaguar Mk2 3,8L. « Grace, Pace and Space » pour grâce, rythme et espace, c'est sous cette maxime que William Lyons innove en créant une berline de grand sport rapide, puissante et luxueuse. Plusieurs moteurs ont vu le jour, en 2,4L, en 3,4L et en 3,8L de cylindrée couplé à une transmission manuelle avec ou sans overdrive, ou automatique. Le moteur le plus abouti et réputé restera le 3,8L grâce à de multiples victoires en course automobile. La Mk2 a permis le développement par les ingénieurs de quelques innovations techniques marquantes. Elle fut en effet une des premières automobiles à coque autoporteuse de la marque, munie de suspension à roues indépendantes à l'arrière et de freins à disques aux quatre roues. Elle propose des équipements modernes: direction assistée, différentiel autobloquant, boîte de vitesse Moss bien étagée avec un agrément overdrive sur le dernier rapport. Puissant et robuste, le moteur XK fera la fortune de Jaguar. Celle-ci se révèle être une véritable berline de grand sport, tout en offrant un design distingué avec une ambiance intérieure « so british ». L'habitacle très luxueux et magnifiquement disposé est bordé de ronce de noyer. Cinquante ans après sa disparition elle marque encore les esprits et fait partie des automobiles anciennes les plus désirées.

Le modèle présenté est une désirable Mk2 3.8L délivrée neuve en France par les établissements Delecroix, le 12 Mars 1964. L'histoire de cette voiture est particulière : dans les mêmes mains depuis 1990, son précédent propriétaire la détenait depuis 1977. Elle présente une élégante robe grise métallisée associée à un intérieur en cuir bleu, dont les sièges ont conservé leur patine d'origine tout comme les boiseries. Les moquettes bleues ont été récemment remplacées. Elle est équipée des classiques roues fils et de la boîte de vitesse mécanique avec overdrive permettant d'exploiter au mieux les 220 chevaux de son moteur. Son dossier d'entretien particulièrement fourni et incluant de nombreuses factures et expertises permet de retracer son historique jusqu'aux années 1970 soit près de

45 ans d'histoire. Depuis l'achat en 1990, l'auto a fait l'objet de nombreux soins. Plus récemment, en 2015, fut entreprise une restauration totale de la carrosserie chez un spécialiste avec démontage complet, réfection des panneaux et de la coque, remplacement de tous les joints ainsi qu'un entretien mécanique général assez poussé, tel que le remplacement de la pompe à eau, réfection du réservoir et du radiateur. Les factures de ces travaux s'élèvent à environ 24 000 €. Cette belle Mk2 représente une excellente opportunité d'accéder au mythe dans sa version la plus prisée, avec un exemplaire remarquable du fait de son historique, de la qualité de sa restauration et de son origine française.

In 1957, Jaguar appeared as a major actor on the sports cars market. After five victories at Le Mans, the idea of putting together a sports car engine in a four-door saloon came up. The Jaguar MK2 was presented at the London Motor Show in 1959; it became at the time the fastest four doors saloon in the world. Bernard Consten won three times the Tour de France from 1960 until 1963 driving a Jaguar MK2 3.8. William Lyons described the MK2 in two words: Grace, Pace, Space. Three six cylinders engines were available: 2.4L, 3.4L and 3.8L, coupled with automatic or manual transmission, with an optional overdrive. The MK2 was also one of the first Jaguar car engineered with a self-supporting body, equipped with four independent suspensions and four disc brakes. The interior was luxurious, with leather seats and wooden dashboard. The MK2 was gone 50 years ago, but it is still an astonishing car that is being sought after. Our Jaguar MK2 is a 3.8 liters that was sold new in France by Delecroix on March 12th 1964. The current owner has had the car since 1990 and the previous owner had it since 1977. Its metal grey paintwork contrasts with a blue interior that shows a lovely patina as do the wooden trims. The blue carpets have recently been replaced. It is fitted with wire wheels and has the overdrive. The dossier is very complete and testifies of this MK2's history since the 1970's. In 2015, the car has gone through an extensive restoration, its body was completely restored, all seals were changed and the water pump, the radiator and the gas tank were replaced. Total bills for the restoration reach 24 000 Euros. This French Jaguar MK2 is a true opportunity to acquire the most sought after version of this British myth. Its clear history, its very good overall condition and its 3.8L engine might hurry your decision.



« A la fois berline remarquable et sportive admirable »

Marque : Jaguar
Modèle : Mk2 3.8L
Millésime : 1964
Kilométrage : 85 395 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 3 781 cm³
N° de châssis : 223412DN



Carte grise française / French registration

35 000 / 45 000 €



La plus puissante et la plus recherchée des Mk2
Des performances et un plaisir inégalables à son bord
Une auto à l'historique particulièrement rare et intéressant



1968 - HONDA S800

Fort de son expérience en moto et de ses débuts prometteurs en Formule 1, Honda décide en 1966 de s'attaquer au marché des sportives européennes. Dérivées des S500 et S600 les Honda S800 et leur mécanique affûtée feront leur apparition au salon de Tokyo en 1965. La Nipponne a tous les arguments pour plaire : le chétif 4 cylindres de 791 cm³ issu de l'univers de la moto est une véritable pièce d'orfèvrerie. Avec un bloc tout en alliage, un vilebrequin monté sur roulements à aiguilles et une culasse à deux arbres à cames en tête, le petit moteur développe 78 chevaux, soit un rapport de presque 100 chevaux par litre propulsant la bombinette à 160km/h. Plus marquant encore, la zone rouge est située entre 8 500 et 10 000 tours minute : bienvenue dans une moto à quatre roues. La mécanique est secondée par une boîte de vitesses extrêmement précise mettant en exergue le quatre cylindres. Déclinée en coupé et cabriolet, la Honda S800 est dotée d'un dessin séduisant, dans les standards sportifs de l'époque : capot bosselé, trappe à essence apparente, arrière tronqué. Le coupé prend une allure fastback, quand le cabriolet évoque les petits roadsters anglais contemporains. A l'intérieur, la sensation de sportivité est distillée à travers des manomètres cerclés de chromes et un volant en imitation bois à trois branches, le compte tours gradué à 10 000 tours minutes est à lui seul une invitation aux sensations fortes. Vendue lors de sa sortie sous la barre symbolique des 10 000 francs, la Honda S800 sera un succès commercial avec 11 406 exemplaires produits dont la carrière se termine en 1970.

Mise en circulation le 20 Juin 1968, notre Honda S800 se présente dans un excellent état général. De couleur grise foncé associée à un intérieur en skaï rouge, la livrée est sobre et suggère la sportivité. Son actuel propriétaire, un ancien professionnel,

en fit l'acquisition il y a plus d'une dizaine d'années. Ce dernier entreprit une restauration intégrale de la caisse qui fut entièrement démontée, l'intérieur confié à un sellier et le moteur révisé. Notre exemplaire est donc dans un très bel état de présentation, tant extérieur qu'intérieur et sa mécanique fonctionne très bien. Le dossier qui accompagne la voiture comprend des anciennes factures, ainsi qu'un reportage photo assez complet des étapes de la restauration depuis l'achat. La disponibilité des pièces, très restreinte, rend la réfection d'une Honda S800 extrêmement périlleuse et coûteuse. Ces bombinettes japonaises ne sont pas si fréquentes sur nos routes et suscitent immédiatement la sympathie. Rares sont donc les opportunités d'acquérir un si bel exemplaire qui sera en mesure de vous offrir des sensations extrêmes sur quatre roues.

Honda, famous motorcycle brand, decided to enter the sports car market. In 1965, the Japanese brand revealed the S800 at the Tokyo Motor Show. Powered by a 741 cm³ four cylinders engine inspired by motorbikes, the car provides exquisite sensations with a red zone between 8 500 and 10 000 rpms. Two versions, a coupe and a roadster were available. The S800 had a sporty look and so did the interior. It was a commercial success, with 11 406 units sold. Its career ended in 1970. Sold on June 20th 1968, our S800 is in very good overall condition. Its dark grey paintwork is associated with a red upholstery and carpets. Its current owner purchased it ten years ago and fully restored the car, taking everything apart. The upholstery was entrusted to a professional. Many pictures showing the restoration will be provided, as well as old maintenance bills. Rebuilding a Honda S800 is both very difficult and expensive. This car, road ready, deserves your attention as their popularity keeps on growing.



« Une zone rouge à rendre jalouse les autres sportives »

Marque : Honda
Modèle : S800
Millésime : 1968
Kilométrage : 90 400 km au compteur
Motorisation : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 791 cm³
N° de châssis : 1055549



Carte grise française / French registration

20 000 / 30 000 €



L'expérience de la moto déclinée dans une voiture
2016 : 50^{ème} anniversaire de la S800 devenue très prisée
Un exemplaire restauré avec passion et attention



1988 – JAGUAR XJS V12 CABRIOLET

La Jaguar XJ-S a la lourde tâche d'assurer la succession de la mythique Type E. La rupture de style est brutale, les lignes sont longues et tendues, avec une proue d'un tout nouveau dessin beaucoup plus en phase avec les courants stylistiques de l'époque. Elle fut présentée en 1975, il y presque 40 ans, positionnée comme une voiture de grand tourisme plus que comme une absolue sportive. Sa carrière va durer plus de 20 ans. Utilisant la plateforme de la XJ, elle est équipée d'un V12 de 5.3l de cylindrée développant 289 ch et accouplé à une transmission automatique à trois rapports. Le premier changement intervient en 1981 quand la XJ-S bénéficie d'un nouveau V12 baptisé « HE » pour High-Efficiency. Plus puissant délivrant 295 ch. Afin d'élargir sa clientèle, Jaguar décline aussi une version dotée d'un 6 cylindres de 3.6 développant 221 ch en 1983. Une version semi-découvrable XJ-SC sera lancée mais rapidement remplacée par un cabriolet, présenté au salon de Genève. Grâce à la collaboration de Karmann, il est désormais entièrement découvrable et est doté d'une capote électrique. Les motorisations et les transmissions ne cesseront d'être améliorées jusqu'en 1996 date de l'arrêt de fabrication du modèle, après plus de 115 000 exemplaires produits. Cette XJS aura finalement trouvé son public offrant un vrai raffinement à l'anglaise et capable de « cruiser » à des vitesses soutenues en maintenant ses passagers dans un véritable confort.

Notre exemplaire est un cabriolet XJS mis en circulation le 20 Juillet 1988 et livré neuf à Ancône en Italie. Il est muni du V12 Jaguar de 5,3 litres de cylindrée développant 295 chevaux et associé à une boîte automatique pour cruiser en toute quiétude. Arborant une élégante livrée grise ardoise, cette peinture est associée à un intérieur cuir de couleur blanche. Une capote à lunette dégivrante en verre et un couvre-capote, blancs eux aussi ainsi que des essuie-glaces de phares complètent l'équipement de notre XJS. La qualité de présentation extérieure est satisfaisante. L'espace intérieur, qui lui est plus patiné, est

doté de sièges électriques, de moquettes claires et de placages de bois précieux. Acquise par son actuel propriétaire en 2009 elle possède son carnet d'entretien ainsi qu'un dossier de factures. Ceux-ci permettent de retracer les kilométrages parcourus et les entretiens réalisés dès son premier propriétaire en Italie. La voiture a bénéficié d'une vidange en début d'année 2016. Elle est accompagnée de son chargeur de batterie. Ne totalisant qu'un peu plus de 110 000 km, cette voiture est une belle occasion d'acquérir l'une des anglaises les plus appréciées pour son confort et sa noblesse mécanique. Dans sa séduisante version cabriolet, la XJS est certainement l'une des voitures plaisir les plus abordables du moment et dont la cote ne fera que progresser dans les prochaines années.

The Jaguar XJ-S had the difficult task of succeeding to a myth, the E-Type. With its angular and tensed body shape and a new front end, the new Jaguar's design was in phase with the general production of the 1970's. It was no more designed as a sport car, but as a beautiful and comfortable Grand Tourer. Its career will last more than 20 years. In 1991, the XJS was modified, the brand being acquired by the Ford consortium. Our model is a XJS drop head coupé delivered brand new in Italy on July 20th 1988 with 5.3 liters V12 producing 295 bhp, coupled with an automatic gearbox. It has beautiful grey paintwork that highlights the chromes, associated with a flattering white leather interior. The electric hood is white as well, and optional headlight wipers are equipped on the car. This nice XJS is in good overall condition; the interior is clean although showing patina. The front seats are electric. Purchased by its current owner in 2009, the car is sold with its original maintenance book as well as many maintenance bills from its first Italian owner until now. It got an oil change in 2016 and the odometer shows 110 700 kilometers. This V12 convertible is a great opportunity to get one of the best cruisers of its era. Enjoy it as long as they remain affordable!



« Une jaguar à (re)découvrir d'urgence »

Marque : Jaguar
Modèle : XJS Cabriolet
Millésime : 1988
Kilométrage : 110 730 km au compteur
Motorisation : V12
Cylindrée : 5 345 cm³
N° de châssis : SAJJNADW4DA148831



Carte grise française / French registration

16 000 / 21 000 €



Un cabriolet prestigieux offrant puissance et grand confort
Une XJS dont la cote d'amour ne cesse de progresser
Un exemplaire aux charmes ravageurs



1976 - ROLLS-ROYCE SILVER SHADOW I RHD

Synonyme d'excellence automobile, Rolls-Royce a su, avec cet esprit conservateur, s'imposer comme la référence mondiale en termes de luxe automobile. Succédant aux imposantes Silver Cloud, la Rolls-Royce Silver Shadow apparaît en 1965 et marque un grand changement pour la firme : la sobriété est de mise. Si la traditionnelle calandre siège toujours sous l'indémodable « Spirit of Extasy », la carrosserie est caractérisée par un format trois volumes et des lignes tendues donnant à la Silver Shadow une image de berline bourgeoise. A cette révolution stylistique s'ajoutent des innovations techniques parmi lesquelles on peut souligner une structure autoporteuse, sonnante le glas des carrossiers indépendants, des freins à disques, quatre roues indépendantes et des suspensions hydropneumatiques provenant de chez Citroën. Ces modernisations tardives vont propulser Rolls-Royce dans l'ère de la modernité. On retrouve sous le capot le moteur V8 de la Silver Cloud III qui, en 1970 est réalésé à 6750cm³ pour une puissance estimée à 220 chevaux. Il est accouplé à une boîte de vitesses GM Hydramatic quatre rapports pour le marché domestique et une boîte Hydramatic Turbo à trois vitesses pour l'export. Comme pour toute Rolls-Royce qui se respecte, l'intérieur est à l'image de la réputation de la marque : des inserts en nacre de noyer sur le tableau de bord et les contre portes soulignent une somptueuse sellerie en cuir. L'agencement est revu : contrairement aux Silver Cloud, la Silver Shadow était conçue pour être conduite par son propriétaire et non un chauffeur. Etre aux commandes d'une Rolls-Royce est toujours une expérience unique : survoler la route en classe Pullman.

La Silver Shadow que nous présentons fut mise en circulation le 11 novembre 1976, il s'agit donc d'une première série. Notre exemplaire est doté d'une conduite à droite étant destiné au marché domestique anglais. Sa livrée combine une peinture extérieure noire à un très bel intérieur en cuir bicolore beige et noir. Ce dernier tout comme les boiseries sont dans un très bel état de présentation. Elle possède son carnet d'entretien d'origine parfaitement rempli et tamponné jusqu'à 88 000 miles, la voiture en totalise aujourd'hui 97 000. Le dossier comprenant

factures et documents permet de retracer l'histoire de cette Rolls-Royce depuis 1983. Depuis cette date, elle n'a connu que 4 propriétaires. L'actuel en fit l'acquisition à son propriétaire anglais de l'époque en 2002, il y a désormais près de 14 ans. Cet historique stable explique très certainement le bon état de conservation de cette Rolls qui vient d'être révisée intégralement avec notamment la vidange moteur et boîte de vitesses, mais aussi la réfection totale du système de refroidissement. Le système de freinage a également été revu, avec remplacement des étriers, plaquettes et durites. La Silver Shadow, grand classique du constructeur britannique, offre aujourd'hui un rapport prix/prestation absolument irrésistible. Sa cote s'en ressent et commence d'ailleurs à augmenter. Soyez plus rapide que votre ombre pour ne pas manquer notre séduisante Rolls-Royce.

Reference among luxury cars over the years, Rolls-Royce had to put on the market a worthy heir to its famous Silver Cloud. Presented in 1965, the Silver Shadow brought change in Rolls-Royce's strategy: a new sober body coupled with technical innovations such as a self-supporting body, four disc brakes, four independent wheels and hydro pneumatic suspensions issued from Citroen. Its V8 engine came from the Silver Cloud III, but its power was increased up to an estimate 220 bhp. Two gearboxes were available, one GM 4 speeds automatic for domestic market and another GM 3 speeds automatic for export. Inside, the voluptuous leather seats are associated to burr walnut trims on the dashboard and door panels. Our Silver Shadow Series 1 was sold on November 11th 1976 and was dedicated to British market. Its beautiful livery combines black body with black on beige upholstery, all in a good condition. It is sold with its maintenance book filled up to 88 000 miles. The car now shows 97 000 on the odometer. Its dossier testifies on its history since 1983, showing 4 different owners over this time period. The current owner bought the car in 2002. The car was just serviced with engine and gearbox oil replaced, cooling and braking systems were also renovated. This Rolls is ready to take you on the road. The price/service rate is just astonishing, which may explain its recent rise in price. Do not miss this opportunity!



« Sans l'ombre d'un doute le renouveau de Rolls ... »

Marque : Rolls-Royce
Modèle : Silver Shadow
Millésime : 1976
Kilométrage : 97 000 miles au compteur
Motorisation : V8
Cylindrée : 6 750 cm³
N° de châssis : SRH26377



Carte grise française / French registration

8 000 / 12 000 €



Un classicisme d'un chic sans pareil
Les charmes d'une Rolls-Royce à redécouvrir
Un exemplaire attractif à acquérir avant les autres



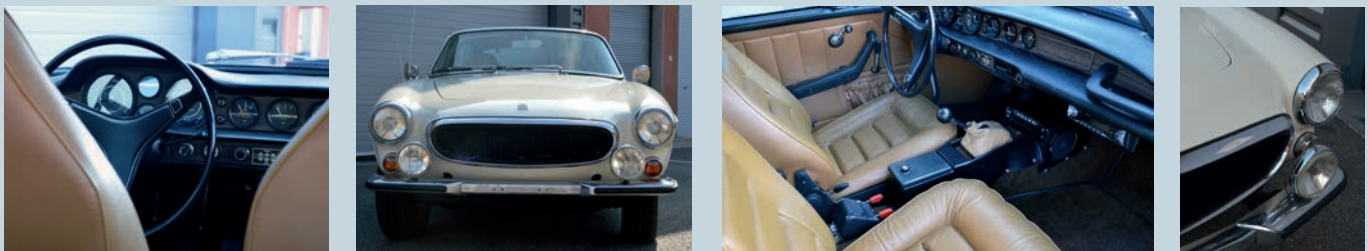
1973 – VOLVO P1800 ES

La Volvo P1800 ES sera dévoilée en août 1971. Sur les bases du coupé P1800, elle tranche par sa ligne et son design remarquable, une très belle interprétation du break de chasse. Le dessin découle de plusieurs essais réalisés par Pietro Frua d'abord puis par Sergio Coggiola. C'est finalement un compromis des prototypes réalisés qui verra le jour mené le styliste maison Jan Wilsgaard. Les volumes de la voiture permettent une polyvalence impressionnante. L'habitacle grâce aux grandes surfaces vitrées est très clair et peut offrir une vraie capacité de chargement. Une fois la banquette arrière rabattue, le coffre est alors entièrement plat. La déclinaison ES, reprend les bases techniques de la 1800 E de 1971, mue par le 4 cylindres de près de 2 litres de cylindrée et doté de l'injection électronique Bosch D-Jetronic. Dotée d'une boîte de vitesse à 4 rapports de type ZF avec overdrive de série, Volvo proposera par la suite une boîte automatique Borg-Warner à trois rapports. Les performances pour l'époque étaient très honorables car la voiture est capable de dépasser les 180 km/h. Produite seulement pendant trois ans de 1971 à 1973, cette voiture s'écoulera à 8 077 exemplaires pour le monde entier et tirera sa révérence en 1974. Elle est devenue un vrai collector recherché pour son élégance et ses qualités routières.

La Volvo P1800 que nous présentons fut produite pour le millésime 1973, elle fut destinée au marché européen. Peinte dans une belle couleur crème référence 42 appelée blanc californien, ce break de chasse a beaucoup d'allure. Les chromes et les jantes sont en bon état, tout comme les deux petits feux additionnels de calandre et sa cosmétique générale est plaisante. L'intérieur est lui aussi dans un bel état de présentation, la sellerie en simili cuir de couleur tan est une invitation au voyage ou à la chasse. Les moquettes marron et la

planche de bord qui complètent l'ensemble sont elles aussi en bon état. Cette voiture fut entièrement restaurée il y a quelques années en Scandinavie, ce qui explique son état actuel. La mécanique ayant elle aussi été revue. Notre P1800 est équipée du 4 cylindres en ligne de type B20, il est accouplé à la boîte de vitesse mécanique à 4 rapports permettant d'exploiter les 124 chevaux DIN. Les Volvo des ces générations sont toujours très recherchées, pour leur fiabilité, leur facilité d'usage et leur polyvalence. Les version ES de cette saga Volvo à succès sont les plus rares. Son style unique de break de chasse rappelle quelques unes des plus belles créations réalisées par des carrossiers de renoms et en toute petite série. Notre exemplaire distingué vous fera goûter aux joies de la collection et profiter au choix de balades à quatre ou d'un coffre offrant toutes les possibilités.

Introduced in 1971, the Volvo P1800 ES was based on the coupe, and was a fantastic interpretation of the shooting breaks styling. The car was truly multipurpose, inheriting the driving abilities of the coupe while having real load capacities. Powered by the P1800 E engine, its 2 Litres four cylinders engine fitted with a Bosh D-Jetronic injection was coupled with a four speed manual gearbox ; a Borg Warner automatic was eventually offered. 8 077 Volvo P1800 ES were sold before it was taken out of the catalogue in 1974. This example was built in 1973 for the European market. Its paint is ref 42 Californian white, and its chromes and wheels are in very good shape. Its tan interior has been well preserved as well. The car was fully restored couple years ago in Scandinavia, which explain its current condition. It has the four speeds manual gearbox. The shooting break ES version is the rarest P1800 and its astonishing style make it a very desirable car for any family trip.



«L'interprétation suédoise du break de chasse »

Marque : Volvo
Modèle : P 1800 ES
Millésime : 1973
Kilométrage : 196 030 km au compteur
Motorisation : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 1 986 cm³
N° de série : 1834351002874

Carte grise française / French registration



25 000 / 30 000 €



Un shooting break original et d'une grande élégance
Une voiture de collection fiable et facile à l'usage
Un exemplaire soigné qui a été restauré



1979 - CITROEN MEHARI

Véhicule anticonformiste, la Citroën Méhari n'est, au fil des ans, jamais passée de mode. L'idée d'un véhicule à carrosserie plastique vint du comte Roland de la Poype, dont l'usine assurera par la suite l'assemblage des caisses. Après une présentation à la presse à Deauville en Mai 1968, elle est dévoilée au public au Salon de Paris la même année. Sa conception est révolutionnaire, avec notamment une carrosserie en ABS teintée dans la masse inédite pour l'époque. La majorité des éléments mécaniques, dont le moteur 602 cm³, proviennent de la Dyane 6. Le bicylindre à refroidissement à air de 28 chevaux permet de tracter les 525 kilos du véhicule ainsi que 400 kilogrammes de charge utile, preuve s'il en est que la Méhari peut tout autant être une voiture plaisir qu'utilitaire. Modulable, elle peut être intégralement découverte, pare-brise inclus, l'ensemble des éléments situés au-dessus de la ceinture de caisse étant amovibles. Preuve de sa polyvalence, la Méhari sera commandée par l'armée française ainsi que la gendarmerie. Elle deviendra également un accessoire indispensable dans les régions côtières, garnissant nombre de résidences secondaires. Produite durant 19 ans, elle bénéficiera de nombreuses évolutions stylistiques avant d'être finalement retirée du catalogue en 1987. Aujourd'hui recherchée pour sa simplicité tout autant que pour les souvenirs qu'elle évoque, les très beaux exemplaires se font rares. Il s'agit là d'un véhicule bénéficiant d'un énorme capital sympathie indispensable pour « rouler fun ».

Cette Citroën Méhari a été mise en circulation le 24 Octobre 1979. Elle se présente dans une livrée associant une carrosserie blanche avec un intérieur bicolore jaune et blanc complété d'une capote jaune. Il s'agit d'une version 4 places assez recherchée qui a été intégralement restaurée par son propriétaire actuel qui en fit l'acquisition en décembre 2007. Son dossier comprend de très nombreuses factures de pièces, telles que le kit complet des

éléments de carrosserie, des éléments châssis, une bâche neuve, un moteur neuf 602 cm³ et une boîte de vitesses reconditionnée. Ces factures de pièces datant de 2009 et 2010, dont le montant total s'élève à 7 000 euros, permettent de rendre compte du travail de restauration réalisé. Le propriétaire actuel, un amoureux du modèle, s'est chargé personnellement de la remise en état de sa Méhari, un dossier complet de photos détaillant la restauration sera remis à l'acheteur. Les occasions d'acquérir un exemplaire quatre places en excellent état général sont rares et le prix marché de cette auto attachante ne cesse de grimper. La Méhari est un véritable mythe de l'automobile française, preuve en est, Citroën a annoncé la commercialisation de la E-Mehari pour cette année. L'histoire n'est donc pas terminée...

Roland de la Poype came with the idea of building a car with a plastic body. Introduced at the Paris Motor Show, its conception was revolutionary, including a full tinted ABS body. Most mechanical parts came from the Dyane 6. Its 602cm³ air cooled two cylinders engine produced 28 bhp. The car was fully adjustable, the top, the doors and even the windscreen could be removed. The Mehari became the essential accessory for people living on the coast. Its career ended in 1987, but it never went out of fashion. Our specimen was sold on October 24th 1979. It has a white paintjob over a white and yellow interior, sorted with a yellow soft top. It is a sought after four-seaters version that has been entirely restored by its current owner, who purchased it in December 2007. Its dossier includes orders from 2009 and 2010 regarding multiple parts such as a whole body kit, chassis elements, a new engine and a repacked gearbox. Total bills reached 7 000 Euros. The owner restored the car himself, many pictures showing the work will be provided. The Citroën Mehari is an emblematic vehicle, and Citroen announcing that the E-Mehari will be available this year proves that it has not been forgotten.



« Toujours aussi tendance sur les bords de mer... »

Marque : Citroën
Modèle : Méhari
Millésime : 1979
Kilométrage : 16 502 km au compteur
Motorisation : Bicylindre
Cylindrée : 602 cm³
N° de châssis : 10CA5345



Carte grise française / French registration

9 000 / 11 000 €



La voiture de plage à la française
Une Méhari à 4 places et déjà restaurée
Une cote d'amour inoxydable comme sa carrosserie





Claude AGUTTES Commissaire-Priseur

AGUTTES SAS (S.V.V. 2002-209)
www.aguttes.com

HÔTEL DES VENTES DE NEUILLY

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

HÔTEL DES VENTES DE LYON BROTTAUX

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

PRÉSIDENT

Claude Aguttes

DIRECTEUR GÉNÉRAL

Charlotte Reynier-Aguttes

COMMISSAIRE-PRISEUR JUDICIAIRE ET HABILITÉ

Claude Aguttes
clauda@aguttes.com
Collaboratrice Claude Aguttes :
Philippine de Clermont-Tonnerre
01 47 45 93 08
clermont-tonnerre@aguttes.com

COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS

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

INVENTAIRES ET PARTAGES

Neuilly
Séverine Luneau
01 41 92 06 46
luneau@aguttes.com

Sophie Perrine
01 41 92 06 44
perrine@aguttes.com

Lyon
Agathe Thomas
04 37 24 24 29
thomas@aguttes.com

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

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

DÉPARTEMENTS D'ART

ARTS D'ASIE

Neuilly
Sophie Perrine
01 41 92 06 44
perrine@aguttes.com

Lyon
Agathe Thomas
04 37 24 24 29
thomas@aguttes.com

ART NOUVEAU ART DÉCO

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

Lyon
Agathe Thomas
04 37 24 24 29
thomas@aguttes.com

ART PRIMITIF

Neuilly
Marie Rastrelli
01 47 45 93 06
rastrelli@aguttes.com

Lyon
Agathe Thomas
04 37 24 24 29
thomas@aguttes.com

AUTOMOBILIA VOITURES DE COLLECTION

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

Avec la collaboration de :
Arnaud Faucon
Geoffroi Baijot
voitures@aguttes.com

BIJOUX - HORLOGERIE

Philippine Dupré la Tour
01 41 92 06 42
duprelatour@aguttes.com

Assistée à Neuilly de :
Caroline Pâquet
01 41 92 06 47
paquet@aguttes.com

Contact Lyon :
Agathe Thomas
04 37 24 24 29
thomas@aguttes.com

ADMINISTRATION ET GESTION

COMPTABILITÉ GÉNÉRALE

Alexandra Baranger
baranger@aguttes.com

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

Neuilly
Laurent Poubeau
01 41 92 06 45
poubeau@aguttes.com

Lyon
Marion Quesne
04 37 24 24 27
quesne@aguttes.com

CHASSE, MILITARIA, CURIOSITÉ NUMISMATIQUE

Laurent Poubeau
01 41 92 06 45
poubeau@aguttes.com

TABLEAUX XIX^{ÈME} IMPRESSIONISTES MODERNES ÉCOLES ÉTRANGÈRES PEINTRES RUSSES, ORIENTALISTES ET ASIATIQUES ART CONTEMPORAIN

Charlotte Reynier-Aguttes
01 41 92 06 49
reynier@aguttes.com

Neuilly
Diane de Karajan
01 41 92 06 48
karajan@aguttes.com

Administration
Cyrille de Bascher
bascher@aguttes.com
Anne Marie Roura
roura@aguttes.com

Lyon
Valérienne Pace
04 37 24 24 28
pace@aguttes.com

Administration
Lindsay Dias
dias@aguttes.com

HAUTE COUTURE

Marie Rastrelli
01 47 45 93 06
rastrelli@aguttes.com

HAUTE ÉPOQUE

Marie Rastrelli
01 47 45 93 06
rastrelli@aguttes.com

MOBILIER ET OBJETS D'ART TABLEAUX ANCIENS ARGENTERIE

Neuilly
Séverine Luneau
01 41 92 06 46
luneau@aguttes.com

Administration :
Marie du Boucher
duboucher@aguttes.com

Organisation et coordination :
Laurent Poubeau
01 41 92 06 45
poubeau@aguttes.com

Lyon
Valérienne Pace
04 37 24 24 28
pace@aguttes.com

Administration
Lindsay Dias
dias@aguttes.com

PHOTOGRAPHIES

Diane de Karajan
01 41 92 06 48
karajan@aguttes.com

VINS ET SPIRITUEUX

Marion Quesne
04 37 24 24 27
quesne@aguttes.com

VENTE AUX ENCHÈRES ÉLECTRONIQUES

www.gersaint.com
David Epiter
gersaint@aguttes.com

COMMUNICATION GRAPHISME

Élisabeth de Vaugelas
01 47 45 93 05
vaugelas@aguttes.com

Avec la collaboration de :
Luc Grioux
Philippe Le Roux

PHOTOGRAPHE

Rodolphe Alepuz
alepuz@aguttes.com

Facturation vendeurs Neuilly-Lyon

Isabelle Mateus
0147 45 91 52
mateus@aguttes.com

Facturation acheteurs Neuilly

Gabrielle Grollemund
01 41 92 06 41
grollemund@aguttes.com

Facturation acheteurs Lyon

Jérémy Sarelo
04 37 24 24 26
sarelo@aguttes.com

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

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

Les acquéreurs paieront, en sus des enchères, les frais suivants :
Automobilia : 20% HT + TVA au taux en vigueur soit 24 % TTC
Véhicules : 16,67% HT + TVA au taux en vigueur, soit 20 % TTC

Attention :

- + Lots faisant partie d'une vente judiciaire suite à une ordonnance du TGI honoraires acheteurs : 14.40 % TTC
- ° Lots dans lesquels la SVV ou un de ses partenaires ont des intérêts financiers.
- * Lots en importation temporaire et soumis à des frais de 5,5 % à la charge de l'acquéreur en sus des frais de vente et du prix d'adjudication.
- # Lots visibles uniquement sur rendez-vous
- ~ Lot fabriqué à partir de matériaux provenant d'espèces animales. Des restrictions à l'importation sont à prévoir.
Les Annexes I et II de la CITES se transcrivent en Annexes A et B dans l'Union Européenne (U.E.). Les objets et spécimens présents dans cette vente aux enchères et appartenant à des espèces inscrites en Annexe I/A, II/A et II/B, comme indiqué dans le catalogue ou lors de l'exposition au niveau des lots, sont antérieurs à 1947.
Ils peuvent être vendus en faisant référence au cas dérogatoire du règlement 338/97 du 9/12/1996.
Ils peuvent circuler librement dans l'Union Européenne sous réserve de la présentation d'un justificatif de provenance licite que constitue le bordereau d'adjudication accompagné du catalogue.
La circulation des espèces non inscrites aux Annexes et non protégées par le Code français de l'Environnement est libre dans l'U.E.
Il est important de préciser que la possession des documents exigés par la CITES pour les spécimens appartenant à des espèces classées en Annexe I/A, II/A ou II/B permet leur commerce et leur transport à l'intérieur de l'U.E. mais n'autorise pas pour autant leur exportation en dehors de l'U.E.
Il faut pour cela solliciter, auprès du service CITES géographiquement compétent, un permis d'exportation. A noter que ce dernier peut être refusé par l'U.E. et n'implique pas la délivrance automatique du permis d'importation correspondant par le pays de destination.
Toutes ces démarches sont à la charge de l'acheteur.
Le bordereau d'adjudication et le catalogue de la vente sont à conserver.

GARANTIES

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

compte de l'état des biens mis en vente, il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée. Les reproductions au catalogue des oeuvres sont aussi fidèles que possible, une différence de coloris ou de tons est néanmoins possible. Les dimensions ne sont données qu'à titre indicatif. Le texte en français est le texte officiel qui sera retenu en cas de litige. Les descriptions en anglais et les indications de dimensions en inches ne sont données qu'à titre indicatif et ne pourront être à l'origine d'une réclamation.

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

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

ENCHERES

Le plus offrant et dernier enchérisseur sera l'adjudicataire. En cas de double enchère reconnue effective par le Commissaire-priseur, le lot sera remis en vente, tous les amateurs présents pouvant concourir à cette deuxième mise en adjudication.

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

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

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

RETRAIT DES ACHATS

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

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

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

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

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

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

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

REGLEMENT DES ACHATS

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

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

Moyens de paiement légaux acceptés par la comptabilité :

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

- Jusqu'à 1 000 €

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

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

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

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

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

- Carte bancaire (sauf American Express et carte à distance)

- Chèque : (Si aucun autre moyen de paiement n'est possible)

- Sur présentation de deux pièces d'identité

- Aucun délai d'encaissement n'est accepté en cas de paiement par chèque

- La délivrance ne sera possible que vingt jours après le paiement

- Les chèques étrangers ne sont pas acceptés

COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

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

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AUX AUTOMOBILES DE COLLECTION

Seule l'identification du modèle est garantie. Les désignations (modèle, type, année...) portées au

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

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

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

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

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

Tout adjudicataire a l'obligation d'assurer son véhicule dès l'adjudication : la S.A.S. Claude Agutttes ne saurait être tenue responsable des dommages survenus après l'adjudication.

- l'acheteur présent à la vente et réglant son achat par CB prendra si possible possession immédiatement de son véhicule.

- L'acheteur ne prenant pas possession de son véhicule à la fin de la vente réglera, en sus de l'adjudication et des frais, un forfait de 100€ qui le fera bénéficier de 15 jours de stationnement et de manutention, ce montant étant indivisible. Tout lot non retiré le second lundi suivant la vente, à 12h, sera soit ce jour dit, soit les jours suivants, transféré au parking vidéosurveillé QPark de Lyon-Brotteaux situé en face de l'étude de Lyon, la responsabilité d'incidents lors du transfert n'étant pas à la charge de Agutttes SAS.

- Au-delà du 15ème jour après la vente aux enchères, le cout quotidien du stationnement sera de 20€ par jour, chaque journée commencée étant due, et sera à régler directement auprès du parking Qpark lors de la reprise du véhicule.



AGUTTES

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