

AGUTTES

**AUTOMOBILES DE COLLECTION & AUTOMOBILIA
VENTE DE PRINTEMPS**



Samedi 14 avril 2018
Lyon-Brotteaux







SOCIÉTÉ DE VENTES AGUTTES SAS

Claude Aguttes
claude@aguttes.com



RESPONSABLE DU DÉPARTEMENT

Gautier Rossignol
+33 6 16 91 42 28
rossignol@aguttes.com



avec la collaboration de

Clément Papin
+33 7 60 78 10 18
papin@aguttes.com



Paul-Emile Coignet
+33 4 37 24 24 23
coignet@aguttes.com



CONSULTANTS EXTÉRIEURS

Raphaël de Serres
raphdeserres@gmail.com



Mathieu Bonnevie
mathieu.bonnevie@gmail.com

AGUTTES

AUTOMOBILES DE COLLECTION AUTOMOBILIA

Samedi 14 avril 2018

14h - Automobilia / 18h - Automobiles de collection

Lyon-Brotteaux

Aguttes 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

Aguttes Lyon-Brotteaux

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



Commissaire-Priseur

AGUTTES SAS (SVV 2002-209)
www.aguttes.com

Commissaires-priseurs

Claude Aguttes
Agathe Thomas

Expositions publiques

Jeudi 12 avril 2018 de 10h à 19h

Vendredi 13 avril 2018 de 10h à 19h

Samedi 14 avril 2018 de 9h30 à 12h sur rendez-vous

Catalogue et résultats visibles sur www.aguttes.com

Enchérissez en live sur www.drouotonline.com

DROUOT
DIGITAL
Live





EDITO

Etre et avoir été... voilà bien la difficile équation de toute personne un temps sorti des brumes de l'anonymat. L'idée est transposable à certaines voitures qui jadis firent rêver pour finalement devenir démodées voir totalement oubliées. Mais le temps fait son œuvre et parfois la magie opère au point de les transformer en objets de culte. Tapis dans nos mémoires, la poussière devient vernis et la longue attente devient dynamique... elles se réveillent alors dans ces pages avant une virée, une course folle, un rendez-vous.

Nous autres amateurs de vitesse, de voyage, nous passons pour frivoles, souvent pour égoïste aux yeux de beaucoup trop de contempteurs, si prompts à dénoncer les libertés des autres. Tâchons d'oublier tout cela et orientons le débat...

Parlons de dessins et de sculptures afin de parler culture. L'art de la matière et de la forme avec un élément technique nouveau : un écrin sans cesse renouvelé ! Des machines à voyager dans le temps capable de nous transporter de paysages en paysages au son de carburations libres...

« Personne n'osera s'attaquer à la culture » me dit un érudit peu de temps avant d'écrire ses lignes. Alors chers amis, aux sons de vos moteurs, soyez des artistes !

To be and to have been...that is the difficult equation to be resolved by any person who has emerged at some point from the mists of anonymity. The idea is transposable to certain cars which inspired intense desire when they were new, before slipping out of fashion and finally being totally forgotten. But time works its transformation and sometimes rescues objects from oblivion to give them cult status. Buried in a corner of our memories, the dust becomes golden and the long wait springs into renewed life. Some of these dreams will be awakened in these pages and will be the preludes to an enchanting trip, a mad race, a rendez-vous.

The lovers of speed and voyages that we are, we are accused of being frivolous, even selfish, by too many armchair critics, so prompt to denounce the liberties and passions of others. Let us try to forget all that and reformulate the debate.

Let us talk of lines and forms in cultural terms. The art of substance and shape with a new technical content : creations which move on perpetually and which change the scenario. Machines which can transport us back in time as well as carry us from one landscape to another, accompanied by a musical and mechanical soundtrack.

"Nobody will date to attack culture" said an erudite person to me shortly before I wrote these lines. So dear friends, start up your engines and assume the role of artists.

Gautier Rossignol



B

BUGA

AUTOMOBILIA

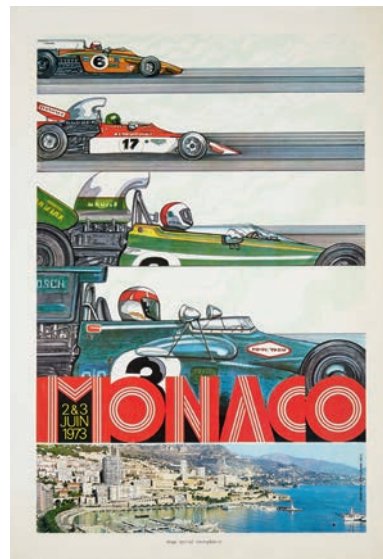




1



2



3

1

GRAND PRIX DE MONACO 1965

Affiche originale

Imp J. Ramel à Nice

Maquette de Michael TURNER

Très bon état hormis très légères
pliures

Dim : 60 X 40 cm

100 / 200 €

2

GRAND PRIX DE MONACO 1972

Affiche originale

Imp Drager, Paris

D'après une photo de Bob Martin

Bon état malgré quelques légères
pliures

Dim: 67 X 47 cm environ

80 / 120 €

3

GRAND PRIX DE MONACO 1973

Affiche originale

Creation/édition J. Ramel à Nice

Tirage spécial, exemplaire non numé-
roté sur papier glacé

Bon état malgré quelques légères
déchirures et pliures en bordure

Dim: 72 X 50 cm environ

80 / 120 €



4

4

GRAND PRIX DE MONACO 1974

Affiche originale

Editions J. Ramel à Nice

D'après une photo de Bob Martin

Exemplaire hors commerce, numéroté
1357, sur papier glacé

Bon état malgré quelques pliures et
manques

Dim: 44 X 64 cm environ

80 / 120 €



5

5

GRAND PRIX DE MONACO 1975

Affiche originale

Agence Internationale de Publicité,
Monaco

Exemplaire hors commerce, numéroté
431, sur papier glacé

Bon état malgré quelques froissures
en bordure et papier légèrement jauni

Dim: 60 X 40 cm environ

80 / 120 €



6

6

GRAND PRIX DE MONACO 1976

Affiche originale

Création/impression Agence Interna-
tionale de Publicité, Monaco

D'après des photos de Bob Martin

Exemplaire hors commerce, numéroté
137. Bon état malgré quelques légères
pliures

Dim: 62 X 40 cm environ

80 / 120 €



7



8



9



10

7

GRAND PRIX DE MONACO 1977

Affiche originale

Editions Agence Internationale de
Publicité de Monaco

D'après un dessin de Roland Hugon
Exemplaire hors commerce

Très bon état malgré une légère pliure

Dim: 60 X 40 cm environ

80 / 120 €

8

GRAND PRIX DE MONACO 1978

Affiche originale

Editions Agence Internationale de
Publicité de Monaco

D'après un dessin de Alain Giampaoli
Bon état malgré quelques froissures

en bordure, papier légèrement jauni,

traces de ruban adhésif au verso

Dim: 59 X 40 cm environ

60 / 80 €

9

GRAND PRIX DE MONACO 1979

Affiche originale

Editions Agence Internationale de
Publicité de Monaco

D'après un dessin de Alain Giampaoli
Bon état général malgré quelques

légères pliures et une petite déchirure

Dim: 58 X 40 cm environ

80 / 120 €

10

GRAND PRIX DE MONACO 1980

Affiche originale

Editions Agence Internationale de
Publicité de Monaco

D'après un dessin de J. Grognet

Exemplaire hors commerce, numéroté
319

Bon état malgré quelques pliures et
déchirures en bordure

Dim: 61 X 40 cm environ

80 / 120 €

11

GRAND PRIX DE MONACO 1981

Affiche originale

Editions Agence Internationale de
Publicité de Monaco

D'après un dessin de J. Grognet

Exemplaire hors commerce, numéroté
1462

Bon état malgré quelques légères
pliures et froissures en bordure

Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €



11

12

GRAND PRIX DE MONACO 1982

Affiche originale

Agence Internationale de Publicité,
Monaco

D'après un dessin de J. Grognet

Exemplaire hors commerce

Très bon état malgré quelques légères
pliures

Dim: 61 X 40 cm environ

50 / 100 €



12

13

GRAND PRIX DE MONACO 1983

Affiche originale

Editions Agence Internationale de
Publicité de Monaco

D'après un dessin de Lecomte

Exemplaire hors commerce

Très bon état malgré quelques légères
pliures

Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €



13

14

GRAND PRIX DE MONACO 1984

Affiche originale

Agence Internationale de Publicité,
Monaco

D'après un dessin de Pierre Béren-
guier

Exemplaire hors commerce,
numéroté 162

Très bon état

Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €



14

15

GRAND PRIX DE MOANCO 1985

Affiche originale

Editions Agence Internationale de
Publicité de Monaco

D'après un dessin de J. Grognet

Exemplaire hors commerce, numéroté
1389Bon état malgré quelques légères
froissures en bordure

Dim: 61 X 40 cm environ

50 / 100 €



15

16

GRAND PRIX DE MONACO 1986

Affiche originale

Editions Agence Internationale de
Publicité de Monaco

D'après un dessin de J. Grognet

Très bon état malgré quelques très
légères pliures

Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €



16

17

GRAND PRIX DE MONACO 1987

Affiche originale

Agence Internationale de Publicité,
Monaco

D'après un dessin de A. Borgheresi

Exemplaire hors commerce, numéroté
255

Bon état malgré légères pliures

Dim: 62 X 40 cm environ

50 / 100 €



17

18

GRAND PRIX DE MONACO 1988

Affiche originale

Editions Agence Internationale de
Publicité de Monaco

D'après un dessin de J. Grognet

Excellent état

Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €



18

19

GRAND PRIX DE MONACO

Affiches originales des éditions 1989 et 1990 du Grand Prix

Exemplaires hors commerce, celle de 1990 numérotée 1472

Bon état général malgré quelques froissures en bordure

Dim :

- 60 X 42 cm

- 43 X 60 cm

60 / 100 €



19



20

GRAND PRIX DE MONACO

Affiches originales des éditions 1991, 1992 et 1993 du Grand Prix

Exemplaires hors commerce

Très bon état général

Dim : 60 X 42 cm

100 / 150 €

20

13



21



21

GRAND PRIX DE MONACO

Affiches originales des éditions 1994 et 1995 du Grand Prix

Exemplaires hors commerce, celle de 1995 numérotée 1113

Très bon état général hormis légères pliures

Dim :

- 60 X 42 cm

- 61 X 43 cm

80 / 120 €

22

GRAND PRIX DE MONACO

Affiches originales des éditions 1996 et 1997 du Grand Prix

Celle de 1997 hors commerce est numérotée 1203

Bon état général hormis quelques très légères pliures sur le modèle 1996

Dim : 60 X 42 cm

80 / 120 €



22



23

GRAND PRIX DE MONACO

Affiches originales des éditions 1998 et 1999 du Grand Prix

Celle de 1999 hors commerce

Excellent état pour le modèle 1998, état moyen pour le modèle 1999

Dim : 60 X 42 cm

60 / 80 €



23



24

GRAND PRIX F1

Affiches originales du Grand Prix de Monaco 2000 et du Grand Prix de France 2000

Très bon état pour le premier, état correct pour le second (pluies)

Dim :

- 60 X 42 cm

- 59 X 40 cm

On joint une affiche du Grand Prix de Monaco d'après un dessin de Michael Turner

60 / 80 €



24





25

GRAND PRIX DE MONACO

Affiches originales des éditions 2003
et 2004 du Grand Prix

Excellent état général

Dim : 60 X 42 cm

60 / 80 €

25



26

GRAND PRIX DE MONACO

Affiches originales des éditions 2005
et 2006 du Grand Prix

Excellent état général

Dim : 60 X 42 cm

60 / 80 €

26

27

GRAND PRIX DE MONACO 2009

Sérigraphie

Edition limitée et numérotée 34/1500

Encadrée, excellent état

Dim: 69 X 49 cm environ

50 / 100 €

28

BRANDS HATCH

Affiche originale détaillant plusieurs
compétitions automobiles ayant eu
lieu sur le circuitImp Briscall Studios, Ashford, Kent
Circa 1960Bon état de conservation malgré
quelques pliures et déchirures

Dim : 76 X 51 cm environ

50 / 100 €

29

GRAND PRIX DE BRANDS HATCH
1960

Affiche originale

Imp Briscall Studios, Ashford, Kent
Bon état de conservation malgré
quelques pliures, déchirures et
manques en bordures

Dim : 76 X 51 cm environ

80 / 120 €

30

GRAND PRIX DE BRANDS HATCH
1968Affiche originale du Daily Mail
Imp Lonsdale & Batholomew, Nottin-
gham

D'après un dessin de Michael Turner

Très bon état de conservation

Dim : 76 X 51 cm environ

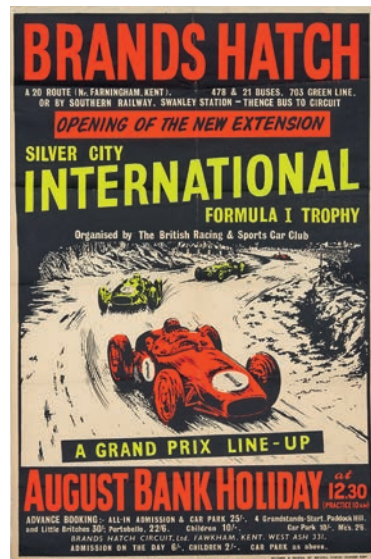
100 / 200 €



27



28



29



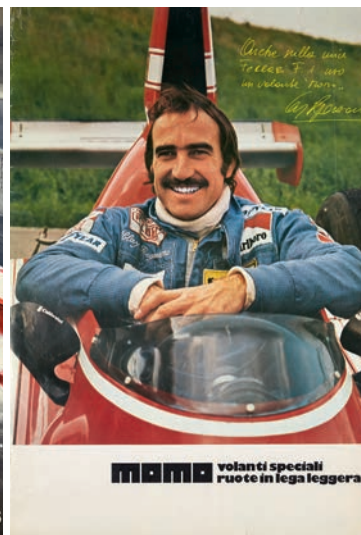
30



31



32



33



31

GRAND PRIX DE BRANDS HATCH
1968

Affiche originale et officielle
Très bon état de conservation malgré
quelques très légères déchirures
Dim : 76 X 51 cm environ

80 / 120 €

32

GRAND PRIX DE BRANDS HATCH

Affiche originale
D'après un dessin de David James et
Mike Rogers
Circa 1970

Très bon état de conservation malgré
quelques légères taches et pliures
Dim : 76 X 51 cm environ

On joint une affiche publicitaire MOMO
représentant Clay Regazzoni

80 / 120 €

33

GRAND PRIX DES ETATS UNIS 1969

Affiche originale
D'après un dessin de Michael Turner
Excellent état
Dim : 71 X 51 cm environ

50 / 100 €

34

GRAND PRIX DES ETATS UNIS 1970

Affiche originale

D'après un dessin de Michael Turner

Excellent état

Dim : 51 X 71 cm environ

50 / 100 €



34

35

GRAND PRIX DES ETATS UNIS 1971

Affiche originale

D'après un dessin de Michael Turner

Excellent état malgré quelques légères
pliures

Dim : 71 X 51 cm environ

50 / 100 €



35

36

GRAND PRIX DES ETATS UNIS 1972

Affiche originale

D'après un dessin de Michael Turner

Excellent état

Dim : 71 X 51 cm environ

50 / 100 €



36

37

GRAND PRIX DES ETATS UNIS 1973

Affiche originale

D'après un dessin de Michael Turner

Très bon état malgré une légère déchirure

Dim : 71 X 51 cm environ

50 / 100 €



37

38

GRAND PRIX DES ETATS UNIS 1974

Affiche originale

D'après un dessin de Michael Turner

Excellent état

Dim : 51 X 71 cm environ

50 / 100 €



38

39

GRAND PRIX DES ETATS UNIS 1975

Affiche originale

D'après un dessin de Michael Turner

Très bon état malgré une très légère déchirure

Dim : 71 X 51 cm environ

50 / 100 €



39

40

GRAND PRIX DES ETATS UNIS 1976

Affiche originale

D'après un dessin de Michael Turner

Excellent état

Dim : 71 X 51 cm environ

50 / 100 €



40



41



42

41

GRAND PRIX DES ETATS UNIS 1976

Affiche originale

Promotion Toyota

Imp Sullinvan Printers, inc.

Binghamton - New York

D'après un dessin de Michael Turner

Très bon état malgré quelques légères pliures

Dim : 71 X 51 cm environ

50 / 100 €

42

GRAND PRIX DES ETATS UNIS 1977

Affiche originale

D'après un dessin de Michael Turner

Très bon état malgré une légère tache et pliures

Dim : 71 X 51 cm environ

50 / 100 €

43

CAN-AM 1972

Affiche originale de l'étape de Laguna Seca

Imp Herald Printers

D'après un dessin de Edwin Ingals

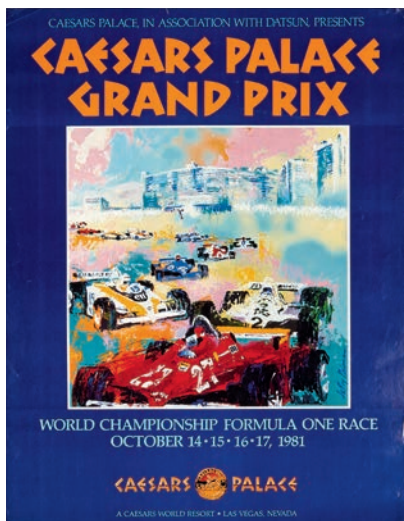
Très bon état de conservation

Dim : 43 X 61 cm environ

50 / 100 €



43



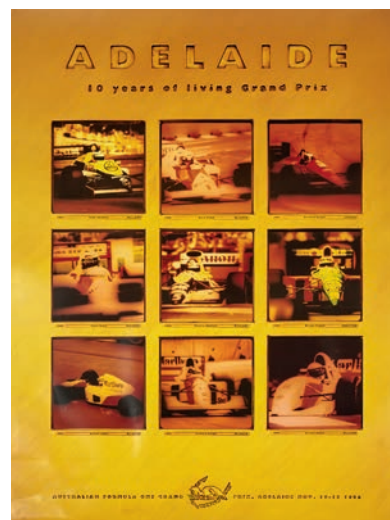
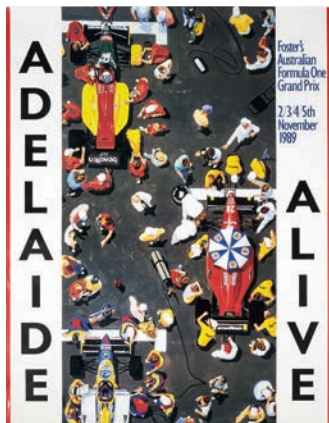
44

GP DES AMERIQUES

Lot de 7 affiches originales :

- Grand Prix Nazareth Speedway 1995
- Grand Prix du Canada 1982
- Grand Prix de Las Vegas 1981
- Grand Prix US de Meadowland 1985
- Grand Prix de Détroit 1982
- Grand Prix de Détroit 1985
- Grand Prix de San Antonio 1989

100 / 200 €



45

GRAND PRIX D'AUSTRALIE

Lot de 8 affiches originales :

- Adelaide 1988
- Adelaide 1989
- Adelaide 1990
- Adelaide 1991
- Adelaide 1992
- Adelaide 1993
- Adelaide 1994
- Melbourne 1999

80 / 120 €



46

FORMULE 1

Dérive de l'aileron avant de la F1 Jordan 198, en fibre de carbone

Dim : 20 X 55 cm environ

Bon état

50 / 100 €



47

FORMULE 1

Plat avant droit en fibre de carbone de la F1 Jordan Peugeot 195 pilotée par Rubens Barichello en 1995

Bon état

Dim : 29 X 56 cm environ

30 / 60 €



48

FORMULE 1

Dérive de l'aileron arrière d'une F1 en fibre de carbone

Bon état

Dim : 70 X 30 cm environ

50 / 100 €

49

FORMULE 1

Dérive d'aileron avant gauche d'une
F1 en fibre de carbone

Bon état

Dim : 20 X 57 cm environ

50 / 100 €



50

FORMULE 1

Partie de l'aileron avant d'une F1 en
fibre de carbone

Bon état

Dim : 16 X 59 cm

50 / 100 €

51

FORMULE 1

Dérive de l'aileron arrière de la F1
Leighton House CG901 en fibre de
carbone

Bon état

Dim : 59 X 33 cm environ

50 / 100 €





52

FORMULE 1

Plat de l'aileron arrière d'une F1
en fibre de carbone

Bon état

Dim : 13 X 97 cm environ

50 / 100 €

53

FORMULE 1

Barge board de la F1 Jordan 199,
en fibre de carbone

Dédicace du pilote Heinz Harald
Frentzen, vainqueur du Grand prix
de Monze 1999

Bon état

Dim : 20 X 55 cm environ

50 / 100 €



54

FORMULE 1

Plat de l'aileron avant de la F1 Lotus
109, en fibre de carbone

Dédicacée par le pilote Johnny Her-
bert

Bon état

Dim : 24 X 58 cm environ

50 / 100 €

55

FORMULE 1

Plat de l'aileron avant de la F1 Forti
CG01-95 en fibre de carbone

Bon état

Dim : 29 X 45 cm

50 / 100 €



56

FORMULE 1

Dérive de l'aileron avant de la F1
Jaguar R2 en fibre de carbone provenant d'un crash de Pedro de la Rosa
lors du Grand Prix de Monaco 2001

Etat d'usage

Dim : 20 X 55 cm

50 / 100 €

57

FORMULE 1

Dérive gauche de l'aileron arrière
de la F1 CGS en fibre de carbone

Etat d'usage

Dim : 54 X 35 cm

50 / 100 €





58

FORMULE 1

Dérive gauche de l'aileron arrière
d'une F1 Jordan en fibre de carbone
Dédicacée par Eddie Jordan,
fondateur de l'écurie

Bon état

Dim : 50 X 35 cm

50 / 100 €

59

FORMULE 1

Capot de la F1 Lotus 109,
en fibre de carbone
Dédicacée par le pilote Johnny
Herbert

Bon état

Dim : 78 X 33 cm environ

50 / 100 €



60

FORMULE 3

Morceau d'aileron avant de la F3 possi-
blement pilotée par Soheil Ayari lors de
la saison 1996

Mauvais état

Dim : 28 X 53 cm environ

30 / 60 €



61

FORMULE 1

Aileron arrière d'une F1,
en fibre de carbone
Sponsor Marlboro
Bon état
Dim : 19 X 98 cm environ

50 / 100 €



62

FORMULE 1

Nez de la F1 Tyrrell 020C,
en fibre de carbone
Dédicacée par le pilote Ukyo Katayama
Etat d'usage, sur socle
Dim : 18 X 16 cm environ

50 / 100 €



63

FORMULE 1

Plat de l'aileron avant d'une F1 Prost
Grand Prix, en fibre de carbone
Bon état
Dim : 16 X 26 cm environ
On joint une plaque de concurrent du
Tour de France Moto de 2015

20 / 30 €





64

FORMULE 3

Pédale de la F3000 Ligier, en fibre de carbone

Dédicacée et datée par le pilote Olivier Panis, champion sur F3000 en 1993

Bon état

Longueur : 23 cm environ

30 / 60 €

65

FORMULE 1

Paire de rétroviseurs d'une F1 Williams FW23, en fibre de carbone

Dédicacés par les pilotes Juan Pablo Montoya et Ralf Schumacher

Bon état

Dim : 78 X 33 cm environ

50 / 100 €



66

FORMULE 1

Ensemble de deux pièces mécaniques en alliage léger comprenant :

- un piston avec sa bielle
- un écrou central de roue mentionnant l'écurie Larrousse F1

On joint une bougie de Formule 1

50 / 100 €

FORMULE 1

Superbe volant de F1 de l'écurie Benetton Formula signé par les pilotes de la saison 1999, Giancarlo FISICHELLA et Jenson BUTTON

Monté sur cadre, manque deux vis de fixation

Excellent état

100 / 200 €





68

FORMULE 1

Visière du casque de Giancarlo Fisichella

Dédicacée par le pilote

Bon état

50 / 100 €

69

FORMULE 1

Visière du casque de Damon Hill

Dédicacée par le pilote

Bon état

50 / 100 €



70

FORMULE 1

Visière du casque de Damon Hill
Dédicacée par le pilote et datée de
1996
Bon état

50 / 100 €



71

FORMULE 1

Lot de 6 casquettes dédicacées
par les pilotes suivants :

- Fernando ALONSO
- Mika HAKKINEN
- Rubens BARICHELLO
- Juan Pablo MONTOYA
- Eddie JORDAN et Heinz Harald FRENTZEN
- Bruno SENNA

50 / 100 €



72

72

RALLYE AUTOMOBILE DE MONTE-CARLO 1973

Edition des Journalistes Sportifs
Affiche originale Imp. Lescaret - Paris
Excellent état

Dim: 58 X 38 cm environ

50 / 100 €



73

73

RALLYE DE MONTE-CARLO

Lot de 3 affiches originales des éditions 1987, 1990 et 1991 du Rallye D'après des dessins de Pierre Berenguiier représentant les Lancia Delta
Très bon état général

Dim : 60 X 40 cm

40 / 80 €



74

RALLYE DE MONTE-CARLO

Lot de 2 affiches originales des éditions 1992 et 1993 du Rallye
D'après des dessins de Pierre Berenguiier représentant les Toyota Celica
Très bon état général
Dim : 60 X 40 cm

60 / 80 €



74

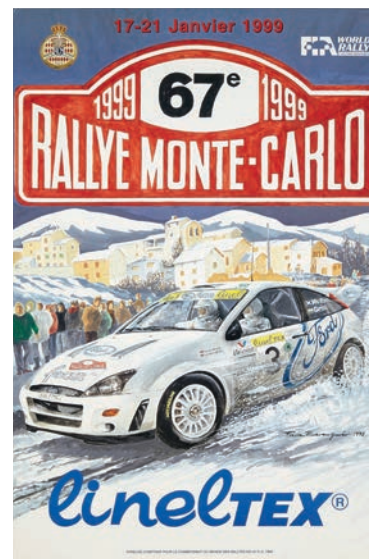


75

RALLYE DE MONTE-CARLO

Lot de 2 affiches originales des éditions 1994 et 1999 du Rallye
D'après des dessins de Pierre Berenguiier représentant les Ford Escort et Focus
Bon état général
Dim : 60 X 40 cm

60 / 80 €



75



RALLYE DE MONTE-CARLO

Lot de 2 affiches originales des éditions 1996 et 2001 du Rallye

D'après des dessins de Pierre Berenguer représentant les Renault Clio Maxi et Peugeot 206 WRC

Bon état général

Dim : 60 X 40 cm

60 / 80 €



RALLYE DE MONTE-CARLO

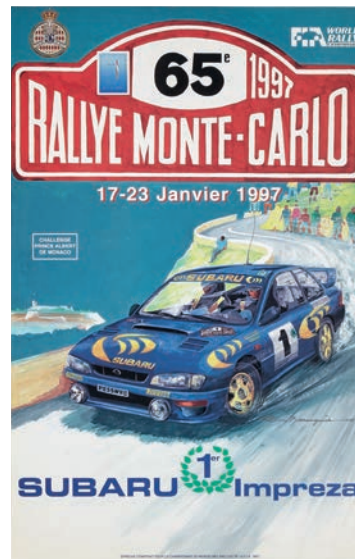
Lot de 2 affiches originales des éditions 1997 et 2000 du Rallye

D'après des dessins de Pierre Berenguer représentant les Subaru Impreza et Mitsubishi Lancer Evo

Bon état général

Dim : 60 X 40 cm

60 / 80 €





78

78

VIRAGES

Affiche originale du film «WINNING» avec Paul NEWMAN
Imprimerie Robert Burton, 1969, Sidney
Entoilée, très bon état malgré quelques très légères traces
Dim : 76 X 34 cm environ

100 / 200 €



79

79

LE MANS - STEVE MCQUEEN

Affiche originale du film
Conception René FERRACCI
Imprimerie Lalande-Courbet, Wissous
Bon état général quelques légères pliures et déchirures
Dim : 79 X 59 cm

100 / 200 €



80

80

TAG HEUER - STEVE MCQUEEN

Grande affiche publicitaire pour la montre Tag-Heuer Monaco
Dim : 175 X 118 cm

30 / 60 €



81

81

GRAND PRIX

Affiche originale du film
Version Espagnole, 1967
Manque au coin supérieur gauche, déchirures et pliures
Dim : 98 X 68 cm

50 / 100 €



82

82

FANGIO : UNA VITA A 300 ALL'ORA

Grande affiche originale du documentaire sur la vie de Juan Manuel FANGIO sorti en 1981

Conception Rotopress, Rome
D'après un dessin de A. Simello
Entoilée, très bon état général
Dim : 138 X 99 cm environ

200 / 400 €



83

83

SHELL

Affiche publicitaire détaillant deux victoires de Maurice TRINTIGNANT sur le Circuit de Vitesse d'Agadir et le Grand Prix de Dakar 1956

Manques
Dim : 58 X 38 cm

60 / 80 €



84

84

Hafa

Affiche publicitaire représentant deux voitures en course
Imp TH. BOUQUET. AUCH
Circa 1950

Bon état malgré quelques légères déchirures
Dim : 80 X 60 cm

50 / 100 €



85

85

FORD

Affiche promotionnelle détaillant la victoire de Ford au Trophée d'Auvergne 1963

Imp S.A. Courbet, Paris
Bon état de conservation malgré quelques pliures
Dim : 80 X 57 cm

50 / 100 €

RENAULT TRANSLUIDE

Lot de 4 grandes affiches publicitaires pour la technologie Transfluide sur Renault Frégate
Circa 1950

On joint une affiche publicitaire "carnet de chèques Renault"

50 / 100 €

CONDUISEZ "TRANSLUIDE"

Le Transfluide est une véritable révolution technique. Il permet de réduire les vibrations et les bruits, de diminuer les consommations et d'augmenter la durée de vie des pneus. C'est la solution pour une conduite plus saine et plus agréable.

Les cas exceptionnels

Sur une route normale, le Transfluide agit comme un amortisseur, absorbant les chocs et les vibrations. Sur une route défectueuse, il agit comme un filtre, empêchant les vibrations de se transmettre à la carrosserie. Sur une route sinueuse, il agit comme un stabilisateur, maintenant la voiture droite et sûre.

Transfluide
vos nerfs - vos muscles - vos deniers

Transfluide

TRANSLUIDE VEUT DIRE SOUPLESSE

Le "rideau liquide" interposé entre le moteur et les organes secondaires de transmission procure un extraordinaire confort de conduite.

TRANSLUIDE VEUT DIRE SILENCE

Ce rideau liquide filtre également les vibrations et les bruits habituellement transmis par la boîte de vitesse.

UN GLISSEMENT RAPIDE ET DOUX, SUR DU VELOURS...

Transfluide
travaille pour vous

Le Transfluide a fait ses preuves de robustesse sur le plus impitoyable des bancs d'essai : la circulation urbaine. 120 autobus Renault équipés d'un système analogue ont couvert, en 2 ans, plus de 15 millions de km.

Son application pratique a pu être réalisée parce que les procédés de fabrication ont atteint, dans la grande série, la plus rigoureuse précision.

Véritable pièce d'orfèvrerie mécanique, LE TRANSLUIDE N'EST PAS FRAGILE : ON NE DEREGLE PAS UN COURANT D'HUILE

Frégate
RENAULT

Transfluide
TRANSMET l'énergie aux roues par l'intermédiaire d'un FLUIDE

LE PRINCIPE

Expérience du fait

Remarque : on voit clairement sur l'illustration de gauche que le fluide est en contact avec les surfaces des roues. C'est ce qui permet de transmettre l'énergie aux roues. Sur l'illustration de droite, on voit que le fluide est en contact avec les surfaces des roues. C'est ce qui permet de transmettre l'énergie aux roues.

LA PRATIQUE, le Transfluide Frégate

Le Transfluide est une véritable révolution technique. Il permet de réduire les vibrations et les bruits, de diminuer les consommations et d'augmenter la durée de vie des pneus. C'est la solution pour une conduite plus saine et plus agréable.

Assurez-vous, un point c'est tout : le TRANSLUIDE se charge du reste...

ici

DISTRIBUTION GRATUITE
un vrai carnet de
5 chèques
de **100F**

CARNET DE CHEQUES

GRAND JEU DES ESSAIS RENAULT

10 000 virages
sur 1200 km...

TOUR DE CORSE 1959

la plus impitoyable des épreuves routières européennes



1^{ère} classement général absolu toutes catégories
DAUPHINE RENAULT (Orsini - Canonici)

PLUS LA COURSE EST DURE, PLUS LES CHANCES DE LA DAUPHINE SONT GRANDES



87

RENAULT DAUPHINE

Rare banderolle publicitaire commémorant la victoire de la Renault Dauphine au Tour de Corse 1959
En 4 parties, jamais assemblée
Quelques pliures sinon très bon état
On joint trois affiches publicitaires concernant la Dauphine

50 / 100 €

MARLBORO F1

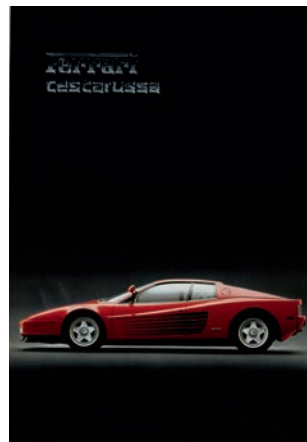
Important lot d'affiches promotionnelles et publicitaires de Marlboro en Formule 1

On joint des affiches des sponsons Gitanes et Gauloises sur le thème de la F1

Bon état général

40 / 80 €





90

FERRARI

Lot de 9 grands posters représentant
des modèles Ferrari ainsi que des For-
mule 1

On joint un drapeau et une casquette
Ferrari ainsi que 4 affiches

50 / 100 €



91

91

RALLYE MONTE-CARLO DES
VOITURES ANCIENNES 1976

Affiche originale
Editions Arte Paris
D'après un dessin de Geo Ham
Bon état général
Dim : 45 X 65 cm

80 / 120 €



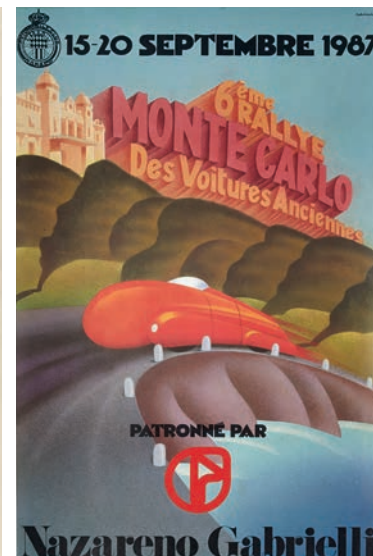
92

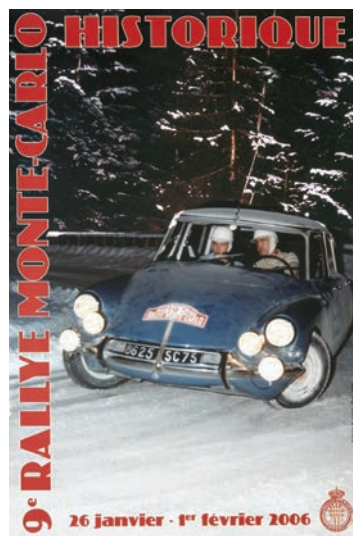
92

RALLYE MONTE-CARLO DES
VOITURES ANCIENNES

Lot de 9 affiches des éditions 1974,
1978, 1987, 1985, 1990, 1992, 1994,
1998 et 2000 du Rallye
Bon état général

50 / 100 €





93

RALLYE DE MONTE-CARLO HISTORIQUE

Lot de 3 affiches des éditions 1999,
2001 et 2006 du Rallye
Très bon état général

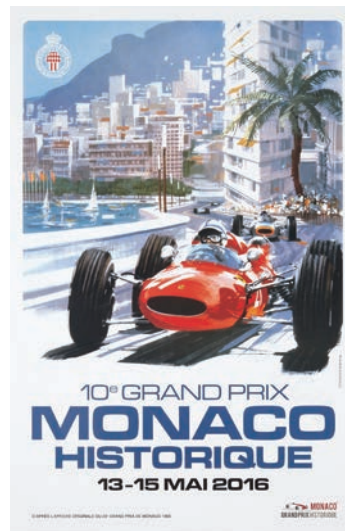
50 / 100 €

94

GRAND PRIX HISTORIQUE DE MONACO

Lot de 3 affiches des éditions 1997,
2004 et 2016 du Grand Prix
Deux exemplaires hors commerce,
celle de 1997 numérotée 1021
est dédicacée
Très bon état général

50 / 100 €





95

95

René GENIN

Affiche sérigraphiée pour le rallye de Paris-Cannes

Numéroté 17/90

Signé en bas à droite

Très bon état général

Dim : 71 X 51 cm

50 / 80 €



96

96

René VINCENT

Affiche Peugeot III

Rédition sérigraphiée

Bon état hormis quelques pliures

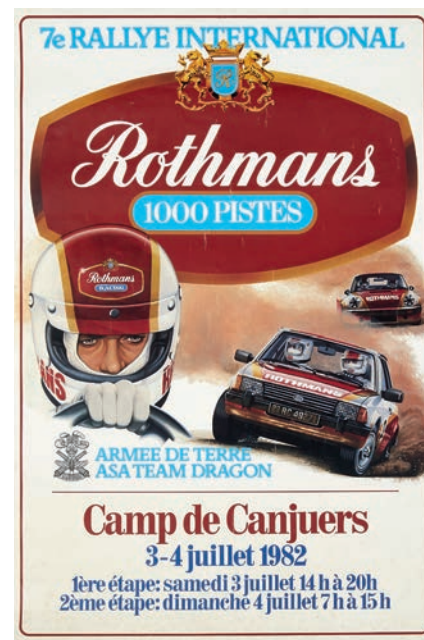
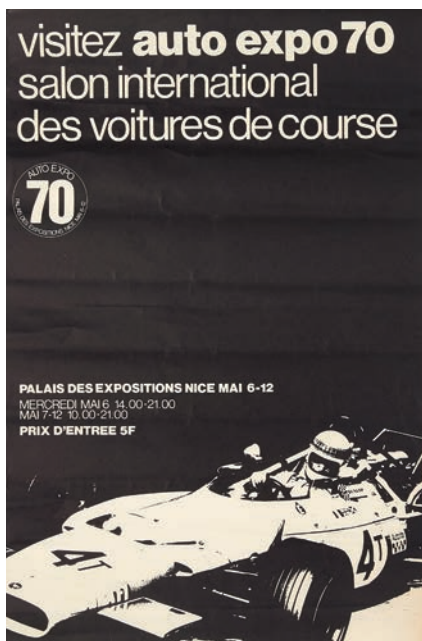
Dim: 94 X 67 cm environ

On joint deux reproductions d'Alexis KOW

(12 CV Hotchkiss, GP International du Cap d'Antibes) et un poster Hispano Suiza encadré

50 / 100 €





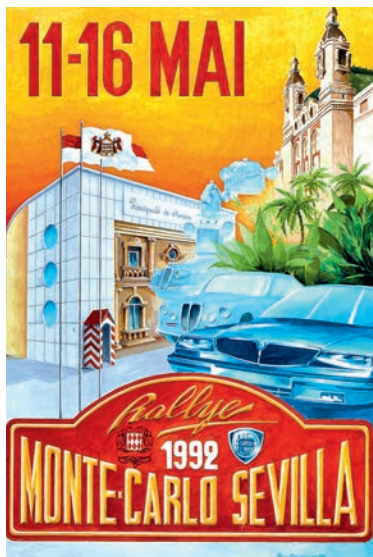
97

SPORT AUTOMOBILE

Lot de 7 affiches reprenant divers événements sportifs, dont le 2ème Rallye Junior MJC Monaco de 1967 et le salon international des voitures de courses de 1970

On joint un poster du Grand Prix de Monaco des années 1970 ainsi qu'un calendrier Porsche

30 / 60 €



98

98

MONACO

Important lot d'affiches de divers événements se déroulant dans la Principauté et relatifs à l'automobile

50 / 100 €

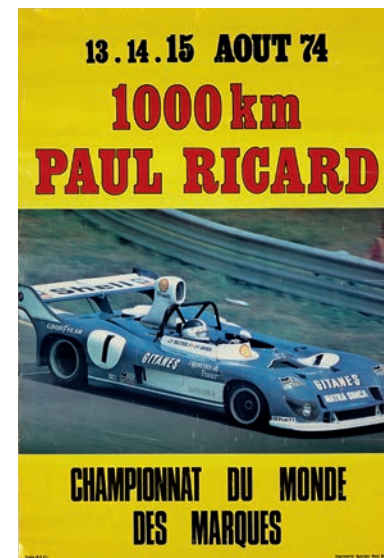


99

1000 KM PAUL RICARD 1974

Affiche originale
Imprimerie Spéciale Paul Ricard
Etat moyen, traces de ruban adhésif,
petites déchirures et pliures
Dim : 63 X 44 cm environ

40 / 80 €



99

100

1000 KM D'AUTRICHE 1972

Affiche originale
Conception et copyright Martini & Rossi, Bad Kreuznach
Très bon état de conservation
Dim : 84 X 60 cm environ

80 / 120 €



100



101



101

PORSCHE

Lot de 6 affiches :

- 1000 km du Nürburgring 1983
- Internationale Deutsche Sportwagen-Meisterschaft 1985
- ADAC Preis Hockenheim 1987
- Interseries FIA Coupe d'Europe Hockenheim 1987
- Interseries FIA Coupe d'Europe Hockenheim 1988
- Porsche 944 Turbo Cup 1988

On joint une affiche du Bastos Racing Team aux 24 Heures de Spa Francorchamp 1982

50 / 100 €



102

102

BUGATTI

Affiche du concours de vitrine à Strasbourg commémorant le centenaire de la marque en 1981

D'après un dessin de J.M. Bourguignon

Tirage numéroté 50/65

Etat moyen

Dim : 59 X 39 cm environ

20 / 40 €

103

GRAND PRIX DE NICE

Programme officiel de l'édition 1947
Bon état général

50 / 100 €



103

104

GRAND PRIX DE MONACO

Programme officiel de l'édition 1950
Quelques annotations sur les pages
sinon très bon état de conservation

50 / 100 €



104

105

24 HEURES DU MANS

Programme officiel de l'édition 1952
Quelques déchirures à la couverture
sinon bon état

50 / 100 €



105



106

24 HEURES DU MANS

Programme officiel de l'édition 1954
Décalcomanie des établissements
Sonauto d'époque
Déchirure à la 4^{ème} de couverture sinon
bon état

50 / 100 €



107

RALLYE DE MONTE-CARLO

Programme officiel de l'édition 1958
Très bon état

50 / 100 €



108

GRAND PRIX DE MONACO

Programme officiel de l'édition 1960
du Grand Prix et de l'édition Junior
Bon état de conservation

50 / 100 €



109

RALLYE DE MONTE-CARLO

Programme officiel de l'édition 1966
Très bon état

50 / 100 €

110

GRAND PRIX DE MONACO

Programme officiel de l'édition 1967
Quelques annotations sur les pages
sinon bon état de conservation
On joint quelques documents relatifs
au Grand Prix

50 / 100 €



111

GRAND PRIX DE FRANCE

Programme officiel de l'édition 1967
Bon état général

30 / 60 €



112

GRAND PRIX DE MONACO

Programme officiel de l'édition 1968
Quelques annotations sur les pages
sinon bon état de conservation
On joint quelques documents relatifs
au grand prix ainsi qu'un ticket de tribunes

50 / 100 €

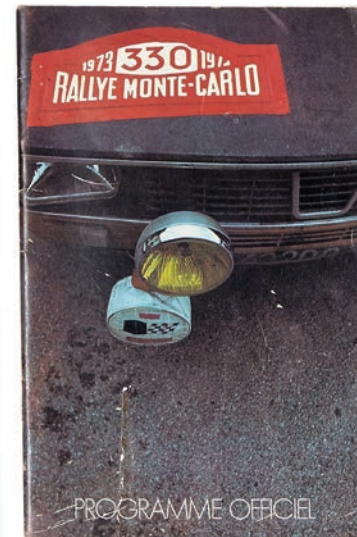


113

RALLYE DE MONTE-CARLO

Programme officiel de l'édition 1973
Bon état

30 / 60 €





114

GRAND PRIX DE FRANCE

Programme officiel de l'édition 1974
Pages annotées, légère déchirure en
couverture sinon bon état général

30 / 60 €



115

GRAND PRIX D'ALLEMAGNE

Programme officiel de l'édition 1975
Bon état général

30 / 60 €



116

RALLYE DE MONTE-CARLO

Programmes officiel des éditions 2005
et 2006

Dédicacés par Sébastien LOEB et
Daniel ELENA, ainsi que Xavier PONS,
Markus GRONHOLM, François
DUVAL, Peter SOLBERG, Stéphane
SARRAZIN, Hervé PANIZZI, Hening
SOLBERG et Gilles PANIZZI

Très bon état

30 / 60 €



117

GRAND PRIX DE MONACO

Programmes officiels des éditions 2004, 2005 et 2007

Respectivement dédiés en couverture par Jarno TRULLI, Kimi RAÏKKONEN, Nick HEIDFELD, Fernando ALONSO et Michael SCHUMACHER

D'autres dédicaces ornent les pages
Tous en bon état

50 / 100 €

118

LIGIER et PROST GRAND PRIX

4 importants classeurs de photographies, diapositives et planches contact relatives aux saisons 1996 et 1997 de l'écurie de Formule 1 rachetée en 1996 par Alain Prost

Bon état

50 / 100 €





119

SPORT AUTO

Ensemble de 22 numéros de la revue, allant du numéro 6 de Juin 1962 au numéro 102 de Juillet 1970
Etat d'usage

30 / 50 €



120

RALLYE WRC

Lot de 6 casquettes dédicacées par les concurrents suivants :

- Sebastien LOEB et Daniel ELENA
- Peter SOLBERG et Chris ATKINSEN
- Didier AURIOL et Xavier PONS
- Markus GRONHOLM
- Gilles PANIZZI
- Fabio FABIANI

50 / 100 €



121



123



122



124

121

Michael SCHUMACHER

Casquette Bridgestone dédiée par le pilote

20 / 30 €

122

FERRARI MARLBORO

Cendrier en fibre et aluminium représentant la forme d'un bouchon de réservoir de Formule 1

Dédié par Michael Schumacher
Etat neuf dans sa boîte

50 / 100 €

123

RENAULT F1 TEAM

Volant de Formule 1 miniature avec son socle et sa boîte d'origine
Numéroté 893/3000

Excellent état

Hauteur : 16 cm avec le socle

50 / 100 €

124

RENAULT F1 TEAM

Aileron avant miniature sur socle de la Renault R202 au Grand Prix de France 2002

Edition limitée et numérotée 161/2000
Dim : 10 X 35 cm

50 / 100 €

125

MILLE MIGLIA

Casque avec serre-tête en tissu
Etat neuf

50 / 100 €



125

126

Juan Manuel FANGIO

Casque en cuir marron avec intérieur
en tissu. Dedicacé par Juan Manuel
Fangio lors du Festival of Speed de
Goodwood en 1992

Très bon état

100 / 200 €



126



127

127

Juan Manuel FANGIO

Lot de trois photos contrecollées
représentant le pilote dans sa Kurtis
Kraft 500G aux 500 Miles d'Indiana-
polis 1958

Dedicacées et datées
du 17 Juillet 1979 par le pilote
Très bon état

50 / 100 €



128

128

CIRCUIT DE GUEUX

Ensemble de trois fanions de pit lane peints au pochoir

Circa 1950

Bon état général malgré quelques déchirures sur l'un des fanions

Dim : 46 X 53 cm environ

50 / 100 €

129

GRAND PRIX

Lot de deux brassards, l'un de pit staff du Grand Prix F3 d'Angleterre 1970, l'autre du Grand Prix de la Loterie de Monza 1971

Bon état

On joint un ticket de tribunes du Grand Prix de Rouen Les Essarts 1978

20 / 40 €



129

130

TOUR DE FRANCE AUTO

Lot de deux plaques publicitaires en bois peint de la maison de champagne Mumm. Etat d'usage
Diamètre : 90 cm environ

30 / 60 €



130

131

BP

Grande bâche publicitaire provenant du Circuit de Reims-Gueux
Dim : 107 X 121 cm environ
On joint un lot de documents publicitaires, cartes routières et disques relatifs à BP, Shell, Antar et ESSO
Circa 1960

30 / 60 €



131

132

BP SHELL

Lot de trois bidons d'huile BP Energic et Shell. Etat d'usage

20 / 40 €



132

133

MICHELIN

Plaque émaillée de format carré
Bon état
Dim : 65 X 65 cm

50 / 100 €



130



134



135



136



137

134

MICHELIN

Plaque émaillée pentagonale
Etat d'usage avec pliure et éclats
Dim : 80 X 65 cm environ

50 / 100 €

135

MICHELIN

Lot de deux bibendums
- mascotte de gonfleur michelin, circa 1930, état moyen
Dim : 20 cm environ
- enseigne électrifiée en plastique, accidents et restaurations
Dim : 46 cm environ

40 / 80 €

136

ESSO

Plaque émaillée biface Essolube
Emaillerie Alsacienne Strasbourg
Bon état malgré quelques éclats en bordure
Diamètre : 60 cm environ

50 / 100 €

137

SPIDO

Enseigne émaillée biface
Bon état malgré quelques éclats
Diamètre : 50 cm environ

50 / 100 €

138

MILLE MIGLIA

Plaque émaillée de la 20^{ème} édition du Rallye des Mille Milles en 1953

Automobile Club de Brescia

Bon état de conservation malgré quelques éclats à l'émail

Dim : 30 X 46 cm

150 / 300 €



138



140



141

139

BUGATTI

Plaque en tôle émaillée multicouche reprenant l'emblème de la célèbre marque de Molsheim. Milieu du XX^{ème} siècle. Très bon état de conservation, quelques légers éclats à l'émail en bordure. Deux trous de fixation sur la partie supérieure (d'origine)

Dim : 80 X 40 cm

1 000 / 2 000 €



139

140

MOTUL

Plaque en tôle peinte. Etat d'usage

Dim : 33 X 33 cm

On joint une tôle peinte Ferodo en état d'usage

50 / 100 €

141

FERRARI

Ecusson d'aile en métal émaillé

Très bon état

Dim : 10 X 8 cm environ

50 / 100 €



142

142

LAGONDA

Badge ancien de forme incurvée
en métal émaillé

Très bon état

Longueur : 10 cm environ

50 / 100 €



143

143

ASTON MARTIN

Badge en métal émaillé

Très bon état

Longueur : 12 cm

50 / 100 €



144

144

HISPANO SUIZA

Mascotte automobile en métal argenté
reprenant la célèbre cigogne stylisée

Signée F. BAZIN sur la base

Numérotée 353 et gravée HS

Accidents et restaurations

Hauteur : 12 cm environ

80 / 120 €

145

JAGUAR

Mascotte en laiton

Longueur : 12 cm environ

30 / 60 €



145

146

PEUGEOT

Lot de trois mascottes automobiles
montées sur socle en bois représen-
tant des têtes de lion stylisées
On joint trois emblèmes de calandre
Peugeot et Hotchkiss

50 / 100 €



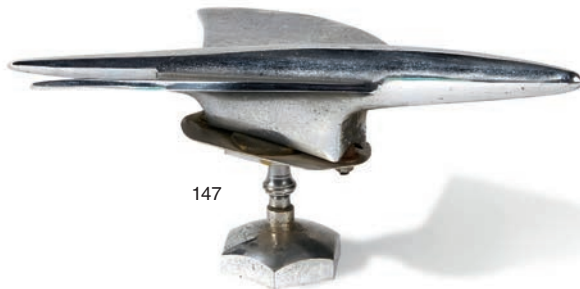
146

147

SIMCA

Mascotte en forme d'avion stylisé
pour Simca Ariane
Longueur : 31 cm

30 / 60 €



147

148

CLUB SIMCA FRANCE

Plaque en aluminium du rassemble-
ment national de Parné sur Roc en
Juin 1996. Très bon état
Dim : 8.5 X 20 cm

On joint une plaque du club en métal
émaillé ainsi qu'une plaque ovale de
nationalité Française montée sur socle

30 / 50 €

149

VILLA D'ESTE

Plaque du concours d'élégance orga-
nisé sous le patronage de BMW
Très bon état
Diamètre : 10 cm

50 / 100 €



149



148



150



150

PORSCHE

Badge de calandre de la Porsche Parade Europe à Deauville en 1998

Très bon état

Diamètre : 8.5 cm

On joint un lot de 5 badges

50 / 100 €

153

1000 MIGLIA

Petit badge de calandre en métal doré et émaillé du Rallye des Mille Mille.

Très bon état

Dim : 5.5 X 4.5 cm

30 / 50 €



151



152

151

ALFA ROMEO

Plaque de calandre en métal émaillé célébrant le 50^{ème} anniversaire de la Giulietta. Très bon état

Diamètre : 6 cm

30 / 50 €

154

MONACO

Ancien badge de calandre en métal doré et émaillé à l'effigie de l'écusson Monégasque

Manque à l'émail

Dim : 7 X 6 cm

50 / 100 €



153



154

152

1000 MIGLIA

Badge de calandre en métal doré et émaillé. Etat neuf

Dim : 7 X 7 cm

50 / 100 €

155

AUTOMOBILE CLUB DE MONACO

Ancien badge de calandre en métal argenté et émaillé. Bon état

Diamètre : 7.5 cm environ

80 / 120 €



155



156

156

AUTOMOBILE CLUB DE LA CHARENTE

Plaque de calandre du club en métal émaillé. Bon état

Diamètre : 8 cm environ

30 / 50 €

157

**ROYAL VETERAN CAR CLUB
BELGIUM**

Plaque de calandre du club en métal
émaillé. Très bon état
Diamètre : 7 cm environ

30 / 50 €

158

AUTOMOBILE CLUB VOSGIEN

Plaque de calandre du club en métal
émaillé. Bon état
Dim : 9 X 9 cm environ

30 / 50 €

159

AUTOMOBILE CLUB DE BOLOGNE

Plaque de calandre en métal émaillé
Bon état
Dim : 6 cm

50 / 80 €

160

AUTOMOBILE CLUB DE MODENE

Plaque de calandre en métal émaillé
Bon état
Dim : 7 X 7.5 cm

50 / 80 €

161

AUTOMOBILE CLUB DE TURIN

Plaque de calandre en métal émaillé.
Bon état
Dim : 5.5 cm

50 / 80 €

162

AUTOMOBILE CLUB DE MILAN

Plaque de calandre en métal émaillé.
Bon état
Dim : 6 cm

50 / 80 €

163

AUTOMOBILE CLUB DE MILAN

Plaque de calandre en métal émaillé
en forme de fanion
Bon état
Dim : 8.5 X 6 cm

50 / 80 €



157



158



159



160



161



162



163



164



165



167



168



166



164

LES ANCIENS DU VOLANT

Plaque de calandre en métal émaillé de l'association Belge. Concurrent N°3447-1930. Bon état

Dim : 11 x 7 cm

30 / 50 €

165

ADAC

Plaque de calandre en métal émaillé de l'Allgemeiner Deutscher Automobil-Club. Bon état

Dim : 9 cm

50 / 80 €

166

RALLYE DE BADEN BADEN

Ensemble de 4 médailles en métal argenté commémorant les rallyes de 1977, 1978, 1979 et 2006

Dans leur écrin d'origine, très bon état

50 / 100 €

167

Philippe ETANCELIN

Médaille en bronze commémorative représentant le pilote d'après un croquis de Géo Ham. Certificat d'authenticité. Exemplaire 37/500, 2016. Dans son écrin d'origine, très bon état

Diamètre : 8 cm

50 / 100 €

168

Alain PROST

Médaille en bronze représentant le pilote et commémorant son titre de champion du monde de 1985

Signé ADER. Très bon état

Diamètre : 7 cm

50 / 100 €

169

INTERNATIONALES KLAUSENRENNEN 1932

Badge de calandre de la IX^{ème} édition de la course qui s'est tenue les 6 et 7 Août 1932 à Dübendorf en Suisse
Très bon état de conservation, petit choc au coin inférieur gauche avec léger éclat à l'email

Dim : 9.5 X 7 cm

300 / 400 €



169

170

RALLYE D'ALLEMAGNE

Plaque de l'édition 1958 du Rallye en métal émaillé. Quelques éclats à l'email, sinon bon état

Diamètre : 11 cm environ

50 / 100 €



172

171

RALLYE DE MONTE-CARLO

Badge de calandre en métal émaillé de la XX^{ème} édition du Rallye en 1951. Réalisation Fraisse Demey à Paris. Très bon état

Diamètre : 11 cm environ

100 / 200 €

172

RALLYE DE MONTE-CARLO

Badge de calandre en métal émaillé de la XXV^{ème} édition du Rallye en 1956. Réalisation Fraisse Demey à Paris. Badge d'équipier

Etat neuf dans sa boîte d'origine

Dim : 9 X 11 cm environ

100 / 200 €



170



173

173

RALLYE DE MONTE-CARLO

Plaque en métal émaillé montée sur socle de la XXXV^{ème} édition du Rallye en 1966. Très bon état malgré quelques occidations

Dim : 15 X 11 cm environ

80 / 120 €



171



174

174

RALLYE DE MONTE-CARLO

Plaque en métal émaillé montée sur socle de la 48^{ème} édition du Rallye en 1979

Dans sa boîte d'origine, la partie métallique est craquelée

Dim : 13.5 X 13.5 cm environ

80 / 120 €



175



176



177



178



179



180

175

RALLYE DE MONTE-CARLO

Badge de calandre en métal émaillé de la 50^{ème} édition du Rallye en 1982

Réalisation Drago à Paris

Badge d'équipier

La plaque annonçant l'année s'est détachée, quelques traces d'usure et oxydations sinon bon état

Dim : 11 X 8 cm environ

100 / 200 €

177

GRAND PRIX DE MONACO

Plaque commémorative en métal émaillée montée sur socle de la 50^{ème} édition du Grand Prix en 1992

Bon état

Dim : 13 X 17 cm

80 / 120 €

179

RALLYE DE MONTE-CARLO

Plaque en métal doré et émaillé montée sur socle de la 64^{ème} édition du Rallye en 1996

Etat neuf dans sa boîte d'origine

Dim : 13 X 16 cm environ

100 / 200 €

176

RALLYE DE MONTE-CARLO

Plaque en métal émaillé montée sur socle de la 51^{ème} édition du Rallye en 1982

Etat neuf dans sa boîte d'origine

Dim : 13.5 X 13.5 cm environ

100 / 200 €

178

RALLYE DE MONTE-CARLO

Badge de calandre en métal émaillé de la 61^{ème} édition du Rallye en 1993

Réalisation Drago à Paris

Badge de concurrent

Etat neuf dans sa boîte d'origine

Dim : 11 X 10.5 cm environ

100 / 200 €

180

RALLYE DE MONTE-CARLO

Plaque en métal émaillé montée sur socle de la 67^{ème} édition du Rallye en 1999. Plaque additionnelle commémorant le jubilé du Prince Rainier III de Monaco

Etat neuf dans sa boîte d'origine

Dim : 17.5 X 14 cm environ

100 / 200 €

181

RALLYE DE MONTE-CARLO

Plaque en métal émaillé montée sur socle de la 68^{ème} édition du Rallye en 2000

Etat neuf dans sa boîte d'origine

Dim : 16.5 X 13 cm environ

100 / 200 €

182

RALLYE DE MONTE-CARLO

Plaque en métal doré et émaillé montée sur socle de la 72^{ème} édition du Rallye en 2004

Etat neuf dans sa boîte d'origine

Dim : 16.5 X 13 cm environ

100 / 200 €

183

RALLYE DE MONTE-CARLO

Plaque en métal doré et émaillé de la 73^{ème} édition du Rallye en 2005. Très bon état

Dim : 12.5 X 7.5 cm environ

100 / 200 €

184

RALLYE DE MONTE-CARLO

Plaque en métal de la 74^{ème} édition du Rallye en 2006

Non émaillée. Très bon état

Dim : 13 X 10 cm environ

50 / 80 €

185

ORDRE DES AVOCATS

Lot de trois badges

Bon état

30 / 60 €



185



181



182



183



184



186



187



188



189

186

RALLYE DE MONTE CARLO 1931

Epinglette originale en métal doré et émaillé de la X^{ème} édition du Rallye Fraissie Demey, Paris. Etat de conservation exceptionnel, aucun manque à l'émail, aucune oxydation

Dans sa boîte d'origine

Dim : 2 X 3,5 cm environ

150 / 200 €

187

RALLYE DE MONTE CARLO 1932

Epinglette originale en métal argenté et émaillé de la XI^{ème} édition du Rallye Fraissie Demey, Paris. Superbe état de conservation, aucun manque à l'émail. Pas de vis remplacé par une épingle.

Dans sa boîte d'origine

Dim : 2 X 3,5 cm environ

150 / 200 €

188

RALLYE DE MONTE CARLO 1937

Epinglette originale en métal chromé et émaillé de la XVI^{ème} édition du Rallye. Drago, Nice et Paris

Etat de conservation exceptionnel, aucun manque à l'émail, aucune oxydation. Dans sa boîte d'origine

Dim : 2 X 5,5 cm environ

150 / 200 €

189

RALLYE DE MONTE CARLO 1938

Epinglette originale en métal chromé et émaillé de la 17^{ème} édition du Rallye. Fraissie Demey, Paris

Etat de conservation exceptionnel, aucun manque à l'émail, aucune oxydation. Pas de vis remplacé par une épingle. Dans sa boîte d'origine

Diamètre : 3,5 cm environ

150 / 200 €



190

190

RALLYE DE MONTE CARLO 1939

Épinglette originale en métal argenté et émaillé de la 18^{ème} édition du Rallye.

Drago, Paris et Nice

Très bon état de conservation

Dim : 2,5 X 4 cm environ

100 / 200 €



191

191

RALLYE DE MONTE CARLO 1953

Épinglette originale en métal argenté et émaillé de la XXIII^{ème} édition du Rallye

Fraisse Demey, Paris

Très bon état de conservation

Diamètre : 2 cm environ

100 / 200 €



192

192

RALLYE DE MONTE CARLO 1954

Épinglette originale en métal argenté et émaillé de la XXIV^{ème} édition du Rallye

Fraisse Demey, Paris

Très bon état de conservation

Diamètre : 2.5 cm environ

100 / 200 €



193

SCHEDONI pour FERRARI

Lot de deux bagages en cuir havane pour Ferrari Testarossa
Composé d'une grande valise semi-rigide et d'une boîte à chaussures
Garnitures en laiton

La valise est bien complète de son porte étiquette, de son cadenas, de ses clés et de son dustbag, manque les clés de la boîte à chaussures
Très bon état malgré quelques traces d'utilisation

500 / 800 €

194

SCHEDONI pour FERRARI

Lot de quatre bagages en cuir beige pour Ferrari Testarossa
Composé d'une grande valise semi-rigide, d'un porte-costume, une valise longue et une petite valise
Garnitures en laiton
Bien complet de ses porte-étiquettes, clés et cadenas
Très bon état malgré quelques traces d'utilisation

1 000 / 2 000 €



195

SCHEDONI pour FERRARI

Lot de deux valises en cuir havane
pour Ferrari 456 GT

Bien complète de ses clés et porte-
étiquette

Très bon état

500 / 800 €



196

FERRARI CALIFORNIA

Saute-vent pour Ferrari California

Dans sa housse d'origine

Excellent état

50 / 100 €



197

197

COUPES DE PARIS 1962

Affiche originale

Imp Offset de Paris

D'après un dessin de Geo Ham

Bon état de conservation malgré quelques déchirures et froissures

Dim : 80 X 57 cm

100 / 200 €



198

198

GRAND PRIX DE REIMS-GUEUX

Ensemble de 9 photographies encadrées prises lors de l'édition 1961

On joint une photo de la Mercedes C9 victorieuse au Mans en 1988

30 / 60 €



199

199

GRAND PRIX DE MONACO 1930

D'après Falcucci

Editions Ramel Nice

Réédition par autorisation spéciale de l'Automobile Club de Monaco

Tamponnée Fev 1966

Bon état malgré déchirures et manques en bordure

Dim : 114 X 75 cm environ

50 / 100 €



200

200

Guy ALLEN

Affiche célébrant la victoire de Jean-Pierre WIMILLE et Robert BENOIST aux 24 Heures du Mans de 1937 sur la célèbre Bugatti Type 57G Tank

Edition limitée à 50 exemplaires, celui-ci numéroté 38

Signée par l'artiste en bas à droite

Excellent état

Dim : 42 X 59,5 cm

100 / 150 €

201

J. RAMEL (1913-1999)

Superbe affiche originale de la Semaine Automobile se déroulant sur le circuit international de Vitesse à Nice, en 1949

D'après un dessin de J. Ramel

Imprimerie A.D.I.A à Nice

Entoilée, restaurations, papier jauni et trous de punaises, sinon bon état de conservation

Dim : 100 X 65 cm environ

200 / 400 €



201

202

Alexis KOW (1901-1978)

Panhard aux 24 Heures du Mans 1959

Affiche originale

Papier jauni et infime pliure au coin inférieur droit, sinon très bel état

Dim: 57 X 38 cm environ

200 / 400 €



202

203

Georges HAMEL, dit GEO HAM (1900-1972)

Lot de deux sérigraphies par Georges Hamel, l'une représentant une Renault Dauphine des grands vainqueurs Monraisse et Feret au Rallye de Monte Carlo 1968 (dim : 49 X 65 cm), la seconde représentant deux voitures en course dans le virage d'Arnage est dédiée par Maurice Trintignant (dim : 100 X 70 cm). Bon état

50 / 100 €



203

204

Georges HAMEL, dit GEO HAM
(1900-1972)

Reproduction d'une lithographie
représentant les 24 heures du Mans
Encadrée et en excellent état.

Dim : 52 X 42 cm environ

50 / 80 €

205

Ron NOCKOLDS

Lithographie représentant une Jaguar
Type D aux 24 heures du Mans 1954.
Editions Thackwell & Co., Monte-
Carlo. Signé et annoté en bas à droite.
Bon état général

Dim : 66 X 100 cm

On joint une tapisserie reprenant
l'affiche des 12 Heures de Sebring
1963 (collection Jacques Grelley) ainsi
qu'une planche pédagogique "Chez le
mécanicien", circa 1950

30 / 60 €

206

Philippe REBEIX

Sérigraphie représentant une Renault
5 GT Turbo du Team DIAC
Daté du 4 Octobre 1989 et signé par
l'artiste

Bon état général

Dim : 80 X 60 cm

30 / 60 €

207

Albert BAUTIER

Technique mixte représentant le Grand
Prix de Monaco

Signé par l'artiste et daté 1973 en haut
à gauche

Encadré, bon état hormis quelques
taches d'humidité

Dim : 48 X 39 cm

50 / 100 €



204



205



206



207

208

BISIGNANO

Lot de deux dessins sérigraphiés représentant les pilotes Alex CAFFI et Derek WARWICK sur Arrows aux GP de Monaco 1989 et 1990
Signés et datés par l'artiste
Encadrés, très bon état
Dim : 15 X 24 cm

50 / 100 €



208

209

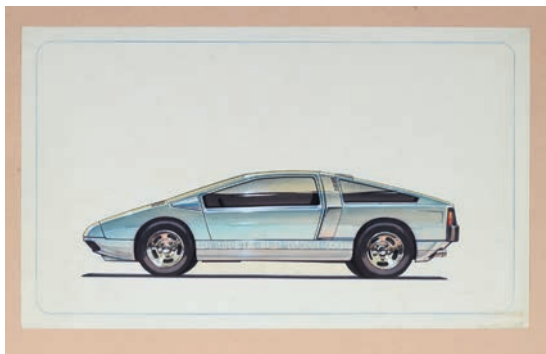
Michael TURNER (1934)

Lot de 7 sérigraphies réalisées d'après des dessins originaux et célébrant le centenaire de l'Automobile Club de Monaco. Edition limitée, numéroté 437, dans leur portfolio d'origine.
Excellent état
Dim : 52 X 41 cm

50 / 100 €



209



210

Trevor FIORE (1937)

Ensemble de trois dessins originaux
pour l'étude d'un prototype AC

Technique mixte

Bon état général

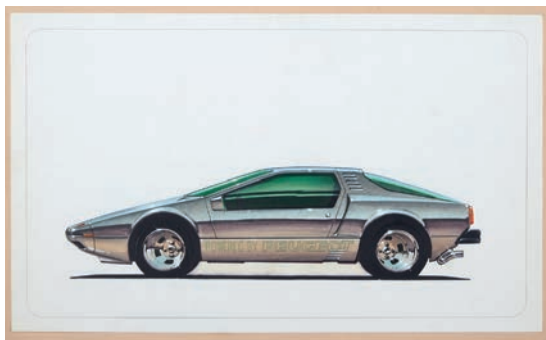
Dim :

- 34 X 45 cm

- 32 X 53 cm

- 32 X 53 cm

200 / 300 €



210



211

Trevor FIORE (1937)

Ensemble de trois dessins originaux
pour l'étude de plusieurs prototypes

Renault. Technique mixte

Signés et datés 1976 et 1977 (R25)

Bon état général

Dim :

- 25 X 48 cm - 34 X 51 cm - 42 X 60 cm

200 / 300 €



211



212

Trevor FIORE (1937)

Ensemble de 4 dessins originaux pour
l'étude de prototypes Alpine Renault

Technique mixte

Bon état général, petite déchirure sur
l'un des dessins

Dim :

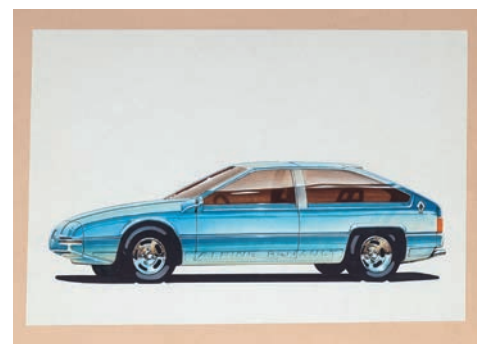
- 33 X 51 cm

- 33 X 51 cm

- 33 X 51 cm

- 33 X 45 cm

300 / 400 €



212

213

Trevor FIORE (1937)

Ensemble de deux dessins originaux
pour l'étude d'un prototype Alpine
Renault

Technique mixte

Bon état général

Dim :

- 32 X 50 cm

- 32 X 50 cm

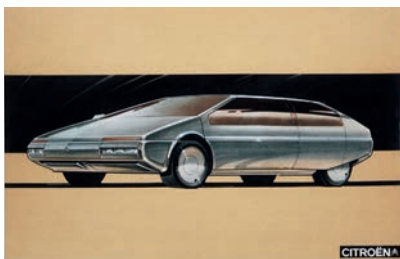
150 / 200 €



213



214



214

Trevor FIORE (1937)

Dessin original pour l'étude de deux prototypes SAAB

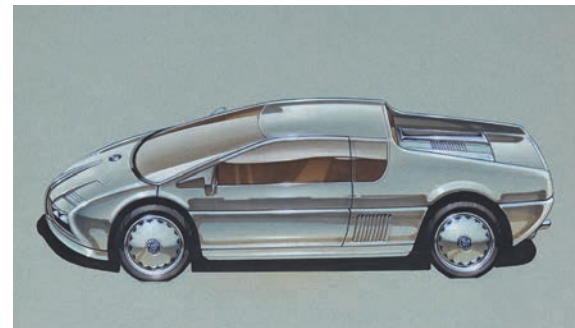
Technique mixte

Bon état général

Dim : 37 X 53 cm

On joint trois photos d'études pour des prototypes Aston Martin, Citroën GS 3000 et Citroën Xenia

100 / 200 €



215

Trevor FIORE (1937)

Ensemble de trois dessins originaux pour l'étude de deux prototypes BMW et un prototype dans le même style

Technique mixte

Bon état général malgré un angle abîmé

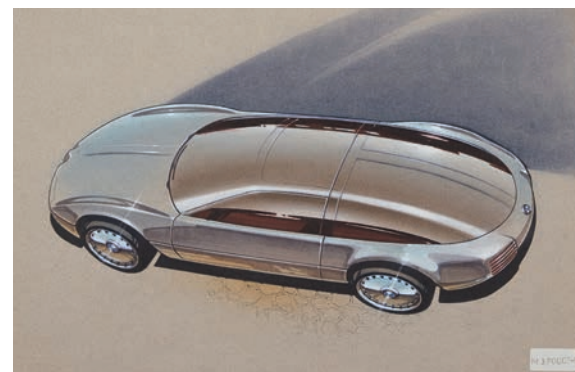
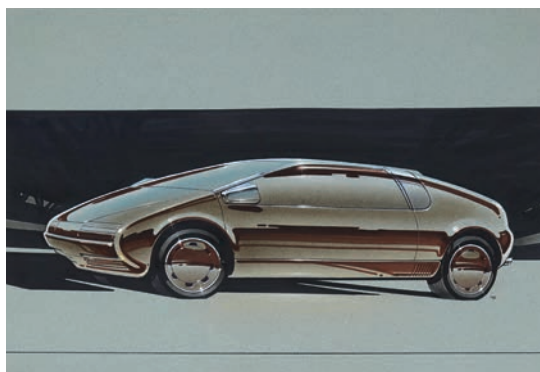
Dim :

- 32 X 48 cm

- 32 X 48 cm

- 36 X 50 cm

200 / 300 €



215

216

Trevor FIORE (1937)

Ensemble de trois dessins originaux
pour l'étude de prototypes BMW

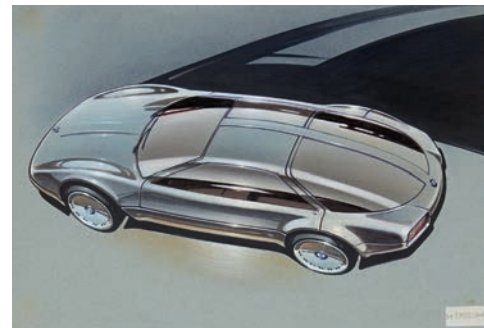
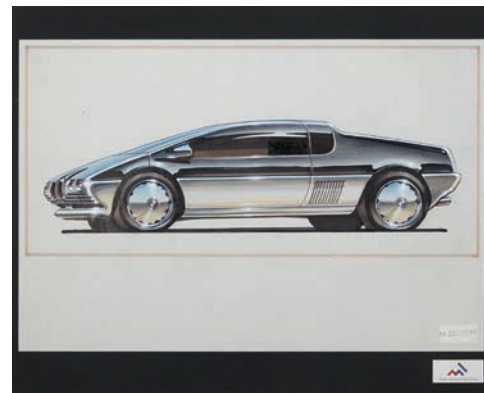
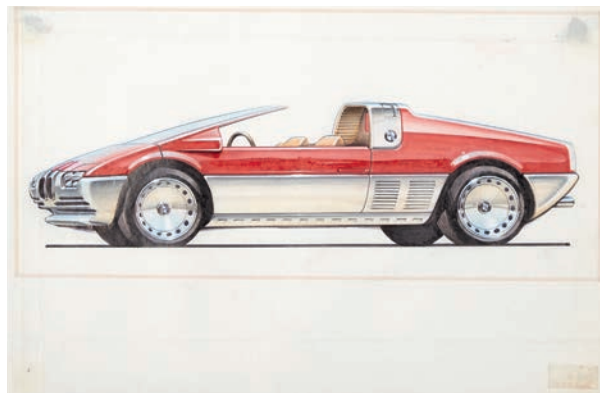
Technique mixte

Bon état général malgré quelques
pliures

Dim :

- 32 X 48 cm - 32 X 48 cm - 32 X 48 cm

200 / 300 €



217

Trevor FIORE (1937)

Ensemble de quatre dessins originaux
pour l'étude de prototypes

Technique mixte

Bon état général malgré quelques
taches, pliures, manques et déchirures

Dim :

- 38 X 49 cm - 38 X 49 cm

- 29 X 41 cm - 29 X 41 cm

250 / 300 €



218



220

218

QUIRALU

Lot de 5 petites voitures dans leur boîte d'origine :

- Mercedes-Benz 300 SL bicolore, très bon état
- Porsche 356 A bicolore, très bon état
- Jaguar XK 140 cabriolet bicolore, très bon état
- Isetta Velam, traverse des roues avant rouillée sinon très bon état
- Simca Marly break bicolore, côté gauche oxydé sinon bon état

50 / 100 €

219

SOLIDO

Lot de 4 petites voitures avec leurs pilote dans leur boîte d'origine :

- Ford Thunderbird, très bon état
- Renault Floride, face avant fissurée
- Peugeot 403 cabriolet, très bon état
- Alfa Romeo Giulietta Spider, quelques oxydations sinon bon état, boîte abîmée

40 / 80 €



219



221

220

SOLIDO

Lot de 4 petites voitures dans leur boîte d'origine :

- Maserati 250, pot oxydé sinon très bon état
- Porsche 550/1500 RS, très bon état
- Vanwall 2.490 cm³, passages de roues oxydés sinon bon état
- Cooper Formule 2 1500 cm³, très bon état

50 / 100 €

221

SOLIDO

Lot de 4 petites voitures dans leur boîte d'origine :

- Ferrari 500 T.R.C., très bon état
- DB Panhard type LE MANS, très bon état
- Venwall 2.490 cm³, traverse avant rouillée sinon bon état
- Aston Martin DB4, très bon état

50 / 100 €



222



223



224



225

222

RAMI

Lot de 6 petites voitures dans leur boîte d'origine :

- Hispano Suiza J12
- De Dion Bouton cabriolet 1900
- Sizaire & Naudin course 1906
- Bugatti Course Type 35C
- Citroën B2
- Rochet Schneider 1896

On joint une boîte vide de Rochet Schneider 1896

40 / 80 €

223

SCALEX

Lot de 3 petites voitures dans leur boîte d'origine :

- Maserati 250
- Jaguar XK120
- MG TF

Quelques griffures sinon bon état, manque les volants

30 / 60 €

224

MERCURY

Lot de 6 petites voitures dans leur boîte d'origine :

- Lancia Appia, art.14, très bon état
- Alfa Romeo Giulietta, art.17, très bon état
- Fiat 600 Multipla, art.19, très bon état
- Fiat Nuova 1100, art.13, très bon état
- Fiat 600, art.18, oxydation au côté gauche sinon bon état
- Lancia Flaminia, art.8, très bon état

80 / 120 €

225

MERCURY

Lot de 3 rares petites voitures de course dans leur boîte d'origine :

- Lancia D50, art.54, très légères oxydations sinon très bon état
- Lancia D.24, art.25, quelques éclats de peinture sinon très bon état
- Ferrari Supersqualo, art.53, sans sa boîte, très bon état

50 / 100 €



226



228

226

CORCI TOYS

Lot de 4 petites voitures dans leur boîte d'origine :

- Jaguar Type E, hard-top amovible, ref.307, très bon état
- Mercedes-Benz 220 SE, ref.230, très bon état
- Vauxhall Velox Saloon, ref.203, très bon état
- Plymouth Sports Suburban, ref.219, sans sa boîte, très bon état

On joint une boîte vide de Chevrolet Impala ref.220

40 / 80 €



227



229

227

CIJ

Lot de 4 petites voitures dans leur boîte d'origine :

- Panhard Dyna Junior, capote en tôle amovible, ref.3/5, très bon état
- Chrysler Windsor, ref.3/15, quelques oxydations sinon bon état
- Mercedes-Benz 220, ref.3/12, côté gauche oxydé sinon bon état
- Ambulance Renault, ref.3/61, très bon état

50 / 100 €

228

CIJ

Lot de 4 petites voitures dans leur boîte d'origine :

- Renault Etoile Filante, ref.3/2, très bon état
- Alpine type Mille Mille, ref.3/50, très bon état
- Dyna Panhard, ref.3/47, traverse de roues arrières rouillée, boîte abîmée, bon état
- Renault Frigate Grand Pavois, ref.3/52, pneus insolés sinon très bon état

50 / 100 €

229

A CRESCENT TOY

Lot de deux rares petites voitures de course dans leur boîte d'origine :

- Aston Martin DB3 S, N°1291, légères oxydations sinon très bon état
- Jaguar Type D, N°1292, légères oxydations sinon très bon état

40 / 80 €

230

AVIONS MINIATURES

Lot de 3 pièces :

- Tekno, Flyvende Faestning, ref.401, dans sa boîte d'origine, très bon état
- CIJ, Douglas DC7, dans sa boîte d'origine, ref.1/11, très bon état
- CIJ, Caravelle Airliner, se.210, très bon état

40 / 80 €



230

231

SOLIDO

Lot de 10 petites voitures miniatures dans leur boîte d'origine :

- Opel GT, ref.171
- Matra Simca Bagheera, ref.21
- Mercedes SS 1928, ref.132
- Renault 5, ref.10
- Renault 14, ref.43
- Volkswagen Golf, ref.19
- Citroën 2CV6, ref.56
- Citroën LN, ref.72
- Citroën GS, ref.193
- Citroën CX 2200, ref.29

100 / 150 €



231



232

NOREV JET-CAR

Lot de 11 petites voitures miniatures dans leur boîte d'origine :

- Citroën DS21, N°806
- Simca 1308, N°860
- Renault 12, N°805
- Renault 30, N°856
- Renault 18, N°881
- Renault 16 TX, N°841
- Renault 20, N°862
- Volkswagen Gold, N°878
- Peugeot 104, N°826
- Peugeot 305, N°879
- Talbot Horizon, N°880

80 / 120 €



232



233



234



235

235

NOREV

Lot de 8 petites voitures dans leur boîte d'origine :

- Mercedes-Benz W196, N°12
- Jaguar 2.4, N°17
- Simca Océane, N°19
- Simca Ariane, N°21
- Citroën Traction 15/6, N°3
- Citroën DS19, N°10
- Peugeot 403
- Ford Vedette

60 / 100 €

233

NOREV

Lot de 10 petites voitures dans leur boîte d'origine :

- Simca 1000 coupé, N°373
- Panhard 24 BT, N°85
- Panhard 17, N°76
- Peugeot 404 Coupé, N°71
- Daffodil, N°31
- Renault R8, N°68
- Morris Mini 850, N°75
- Ford Anglia, N°67
- Fiat 2300, N°38
- Citroën Ami 6, N°54

On joint une Panhard Dyna sans sa boîte

80 / 120 €

234

NOREV

Lot de 8 petites voitures dans leur boîte d'origine :

- Maserati Sport 200 SI, N°20
- Lancia Aurelia, N°22
- Vespa 400
- Peugeot 203, N°14
- Renault Dauphine, N°13
- Renault 4 CV
- Renault Fregate, N°11
- Simca Chambord

60 / 100 €

236

ANGUPLAS, SOLIDO, FJ, LESNEY

Lot de 9 petites voitures :

- FJ, Camion Transport de Viande Berliet, dans sa boîte d'origine
- MAJORETTE, deux Porsche N°2, dans leur boîte d'origine
- TEKNO, MG TF
- ANGUPLAS Mini Cars, Autobus Chausson, dans sa boîte d'origine, N°8
- LESNEY, Sante Fe Loco, ref.Y13
- LESNEY, Horse Bus, ref.Y12
- SOLIDO, Triporteur
- Panhard Dyna

On joint une remorque de marque MECCANO

40 / 80 €



236



237

237

DINKY TOYS

Lot de 4 petites voitures dans leur boîte d'origine :

- Mercedes 230 SL, hard top amovible, ref.516, boîtié abîmée et roues à remplacer sinon bon état
- Peugeot 204, ref.510, papier d'emballage, état neuf
- Peugeot 504, ref.1452, face avant oxydée sinon bon état
- Simca 1100, ref.1407, état neuf

40 / 80 €

238

DINKY TOYS

Lot de 4 petites voitures dans leur boîte d'origine :

- Renault 6, ref.1453, état neuf
- Renault R12 TL, ref.1424, papier d'emballage, état neuf
- Renault R16, ref.1537, état neuf
- Renault R17 TS, ref.011451, papier d'emballage, état neuf

40 / 80 €



238



239



241

239

DINKY TOYS

Lot de 3 miniatures dans leur boîte d'origine :

- Jeep Hotchkiss-Willys, ref.80B, état neuf
- Tank Panhard, ref.80A, très bon état
- Hélicoptère Sikorsky S.58, ref.60D, manque l'hélice arrière, quelques oxydations, bon état

40 / 80 €

240

DINKY TOYS

Lot de 4 petites voitures dans leur boîte d'origine :

- Chrysler "New Yorker", ref.24A, roues oxydées et éclats de peinture, bon état
- Plymouth Belvedere, ref.24D, bon état
- Studebaker Presidency Sedan, ref.179, très bon état
- Hudson Hornet, ref.174, sans sa boîte, très bon état

On joint une boîte vide pour le modèle U.S.A. Police Car, ref.258

60 / 80 €



240



242

241

DINKY TOYS

Lot de 4 petites voitures dans leur boîte d'origine :

- Lincoln Première, ref.532, boîte abîmée, très bon état
- Studebaker Commander, ref.24Y, roues et plancher rouillés, bon état
- Buick Roadmaster, ref.24V, roues oxydées sinon bon état
- Austin A105 Saloon, ref.176, très bon état

On joint une boîte de Fiat 1800 Familiare, ref.548

60 / 80 €

242

DINKY TOYS

Lot de 4 petites voitures dans leur boîte d'origine :

- Rolls Royce Silver Wraith, ref.150, très bon état
- Renault 4L, ref.518, très bon état
- Simca Aronde P60, ref.554, roues oxydées sinon bon état
- Peugeot 403 Berline, ref.25B, plancher et roues oxydées sinon bon état

60 / 80 €



243



245

243

DINKY TOYS

Lot de 4 petites voitures dans leur boîte d'origine :

- Alfa Romeo 1900 Super Sprint, ref.24J, très bon état
- AC Aceca Coupé, ref.167, très bon état
- Volkswagen Karmann Ghia, ref.24M, oxydations sinon bon état
- Volkswagen Coccinelle, ref.181, oxydations sinon bon état

80 / 120 €

244

DINKY TOYS

Lot de 4 petites voitures dans leur boîte d'origine :

- Ferrari, ref.23J, roues oxydées sinon bon état
- Ferrari Racing Car, ref.242, très bon état
- Lotus Racing Car, ref.241, très bon état
- Cooper Racing Car, ref.240, très bon état

80 / 120 €



244



246

245

DINKY TOYS

Lot de 4 petites voitures dans leur boîte d'origine :

- Maserati Sport 2000, ref.22A, légères oxydations sinon très bon état
- Austin Healey 100, ref.546, roue oxydée sinon très bon état
- Sunbeam Alpine Sport, ref.107, très bon état

On joint une Mercedes 190 SL de marque Solido en bon état et une boîte de Dinky Toys pour le même modèle, ref.526

80 / 120 €

246

DINKY TOYS

Lot de 2 utilitaires dans leur boîte d'origine :

- Tracteur Field Marshall, ref.301, très bon état
- Berliet Benne, ref.34A, très bon état

40 / 80 €



247



248



249



250

247

DINKY TOYS

Lot de 2 utilitaires dans leur boîte d'origine :

- Berlier plateau avec container, ref.34B, très bon état
- Simca Miroitier Cargo, ref.33C, complet et en très bon état

40 / 80 €

248

DINKY SUPERTOYS

Lot de deux utilitaires dans leur boîte d'origine :

- Camion Unic Multibenne Marrel, ref.38A, traverses de benne oxydées sinon très bon état
- Auto-échelle de pompiers Delahaye, ref.32D, manque la corde de l'échelle sinon très bon état

40 / 80 €

249

DINKY TOYS

Lot de 4 petites voitures en état d'usage :

- Talbot Lago, ref.23H
- Simca 8 Sport
- Rover 75
- Simca 9 Aronde, ref.24U

40 / 80 €

250

DINKY TOYS

Lot de 4 petites voitures en état d'usage :

- Citroën Traction 11BL, ref.24N
- Citroën 2CV
- Peugeot 203
- Ford Vedette

40 / 80 €



251



253



252

251

DINKY TOYS

Lot de 3 utilitaires miniatures en état d'usage :

- Camion Ford Citerne ESSO, ref.25U
- Camion Ford Poubelle, ref.25V
- Citroën HY 1200K, ref.25C

30 / 60 €

252

SOLIDO

Lot de 8 aéronefs miniatures :

- Hélicoptère Piaseki, H.21
- Skyray
- Leduc 021
- Trident
- Vautour
- Super Sabre
- Hawker Hunter
- Javelin

Bon état général

50 / 100 €

253

ALUDO

Lot d'environ 70 cyclistes miniatures en aluminium peint

Circa 1950

Bon état général

30 / 50 €



254



254

DINKY TOYS

Lot d'environ 80 boîtes vides pour miniatures Dinky Toys et Dinky Supertoys

Etat d'usage

100 / 200 €



254

255

GEGE

Rare voiture électrique reprenant la Simca Versailles.

Dans sa boîte d'origine

Référence 30362

Très bon état, le plastique de la boîte est gondolé

50 / 100 €



254



255



256



257



258



259

256

TOUR DE FRANCE AUTO

Lot de trois plaques de Rallye de l'édition 1985

Bon état

30 / 60 €

257

RALLYE RMC ALPIN BEHRA

Lot de 17 plaques de Rallye des éditions 1984 à 1987

Bon état

50 / 100 €

258

RALLYE DE NICE

Lot de 22 plaques de rallye des éditions 1981 à 1991

Bon état

50 / 100 €

259

RALLYE GRASSE ALPIN

Lot de deux plaques de rallye des éditions 1992 et 1993

Bon état

On joint un fort lot de 50 plaques et stickers de divers rallyes

50 / 100 €

260

MERCEDES-BENZ

Deux dossiers de présentation des modèles W124 et W201

On joint une mascotte Mercedes avec sa base provenant d'une W115

30 / 60 €



260

261

JAGUAR

Lot de 2 documents de présentation des Jaguar Mk2 et Type E 4.2

Bon état

20 / 40 €



261

262

BMW

Lot de 2 documents de présentation des BMW 2002 Touring et de la gamme BMW en 1982

Bon état

On joint un ensemble de documentation sur Porsche, Saab, Honda, Volvo et Datsun

20 / 40 €



262

263

FIAT DINO

Lot de deux fascicules sur les modèles Coupé et Spider

On joint un catalogue sur la Lancia Beta Coupé

20 / 40 €



263

264

VOITURES FRANCAISES

Lot de documentation sur les marques Renault, Peugeot et Citroën, notamment R8 Major, DS, ID19, 505 GTX et divers

20 / 40 €



264



265

265

Grand Prix de l'ACF

Programme officiel du grand prix de l'ACF sur le circuit de Dieppe en 1912
On joint un dépliant
Etat d'usage

60 / 100 €



266

266

DELAHAYE

Catalogue de présentation de la
gamme Delahaye en 1912
Etat d'usage

60 / 80 €



267

267

Documentation Automobile

Ensemble de quatre fiches et dépliants
sur le thème de l'automobile :

- Grand Prix de France 1912
 - Le Pont Moteur
 - Voiturette Sphinx
 - Automobiles AMC
- Etat d'usage

100 / 140 €



268

268

Documentation Automobile

Lot de quatre catalogues et un dépliant présentant la gamme des marques suivantes :

- Renault Frères 1906
- Renault Frères 1909
- Automobiles Légères le Métal
- Peugeot 1907
- Automobiles Peugeot 1907

Etat d'usage

100 / 140 €



269

269

Documentation Automobile

Lot de cinq catalogues et deux dépliant présentant la gamme des marques suivantes :

- Delaugère & Glayette 1906
- Oldsmobile
- Automobiles Vinot & Deguingand 1911

- La petite voiture Vinot - Deguingand 1912
- Voiturettes Bedelia
- Gladiator 1905
- Decauville Ainé 1905

Etat d'usage

100 / 140 €



270

270

Documentation Automobile

Lot de six catalogues et dépliants présentant la gamme des marques suivantes :

- Automobiles De Dion-Bouton 1907
- Sizaire et Naudin 1906
- Sizaire et Naudin 1906

- Antidérapants indécollables Bancarel & Cie
 - Carburateur Gobbi
 - Pneu Continental 1906
- Etat d'usage

100 / 140 €



271

271

Documentation Automobile

Lot de six catalogues et un dépliant présentant la gamme des marques suivantes :

- Panhard & Levassor 1905
- Austral
- Automobiles Bolide 1906
- Voitures légères Prima 1906

- Voitures Darracq 1907
 - Darracq & Cie 1906
 - Automobiles Léon Bollée
- Etat d'usage

100 / 140 €

272

Documentation Cycles

Ensemble de quatre catalogues et un dépliant présentant la gamme des marques suivantes :

- Peugeot Cycles 1903
- Humber Cycles 1903
- Cycles JC 1904
- Cycles Georges Richard 1905
- Cycles et Automobiles Clément 1905

Etat d'usage

100 / 140 €



272



273

273

Documentation Cycles

Lot de quatre catalogues et un dépliant présentant la gamme des marques suivantes :

- René Gillet & Cie
- Motocyclette Werner 1904
- Paris - Moto
- Motori Contal 1907
- Centaure 1904

Etat d'usage

100 / 140 €



274

274

Documentation générale

Lot de quatre catalogues et deux dépliant présentant la gamme des marques suivantes :

- Poids Lourds De Dion - Bouton
 - Moteurs Mutel & Cie
 - Cycles Griffon 1903
 - Cycles Griffon 1904
 - Automobiles Bayard
 - Voiturette Torpedo Baby
- Etat d'usage

100 / 140 €

275

Documentation générale

Lot de cinq catalogues présentant la gamme des marques suivantes :

- Peugeot Cycles 1903
 - Automobiles Peugeot 1907
 - Cycles René Gillet
 - Voitures Darracq 1907
 - Automobiles Légères Le Métails
- Etat d'usage

40 / 60 €



275

276

Lot de 7 livres

- 50 ans de compétitions automobiles, ouvrage hors commerce édité pour les automobiles Peugeot par Paul Yvelin / Paris octobre 1970
- Les défis Citroën par Gilles Navarro, Editions AGEP
- Généalogie Citroën, dessins de Pierre Dumont et texte de Jacques Wolgensinger / Edité par MAP pour le compte des Relations Publiques Citroën
- Trente affiches Citroën dans un cofret et signées par les artistes. Citroën : 1919-1986 / Encyclopédie de l'affiche
- Revues technique interne à la production Peugeot de 1889 à 1928 / 1928 à 1948 / 1948 à 1968

80 / 120 €



277

Bus Story

Lot 2 de beaux livres en anglais par Claudio Bertieri
Toute l'histoire des plus beaux transporteurs à travers le monde en image

40 / 60 €



278

Lot de 5 livres

- L'histoire du sport Automobile par Raymond Flower, Editions EPA
- Les Années d'or « L'automobile » aux éditions Atlas
- Les premiers fous du volants (Paris-Pékin 1907) de Joëlle de Syon aux éditions Clairefontaine

- Une marque en haut de l'affiche / 90 ans de publicité Renault
- L'auto s'affiche aux éditions Massin par Thierry Favre

80 / 120 €



279

Lot de 6 livres

- Le Mans 1923-1939 aux éditions l'Automobiliste
- Toutes les Renault de René Bellu édité par Jean-Pierre Delville
- Cinquante ans de voitures de Grande Prix édité à l'occasion du salon de l'automobile 1962
- 50 ans d'Automobiles, Tome 1 et 2 aux éditions Flammarion par J.A. Grégoire
- Les Automobiles Ariès 1903-1938 par Jean Sauvy / Presses de l'école nationale des Ponts et chaussées
- L'incroyable collection des musées et

conservatoires français de l'automobile édité à l'occasion du Mondiale de l'Automobile de Paris 2006 / éditions PG

100 / 140 €

280

Livre 24 heures du Mans

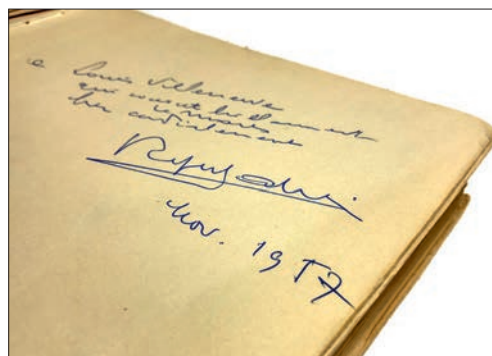
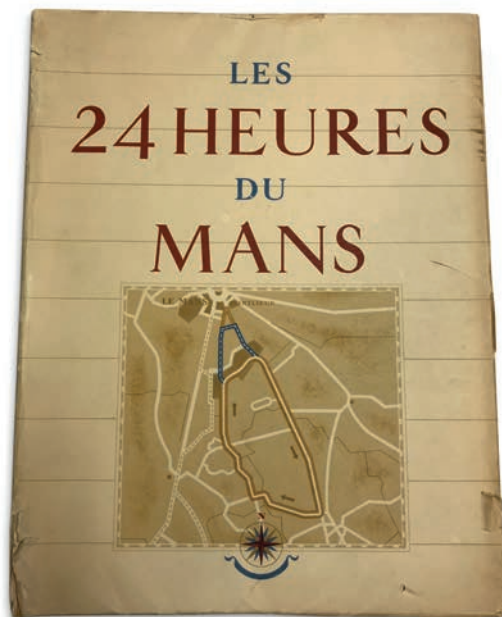
Rare livre de l'histoire des 24 heures du Mans de 1923 à 1939

Edité en 1949, textes de Roger Labric et illustrations Geo Ham

Dedicacé au pilote Louis Villeneuve, cinq fois aligné au Mans entre 1934 et 1939

En état d'usage

300 / 400 €



281

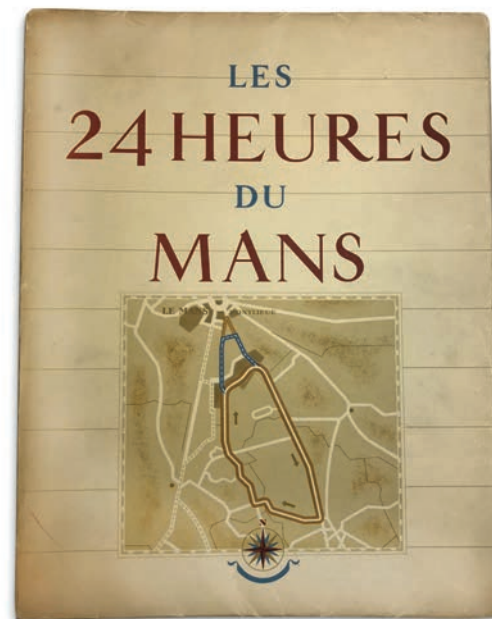
Livre 24 heures du Mans

Rare livre de l'histoire des 24 heures du Mans de 1923 à 1939.

Numéroté, 9ème exemplaire sur la série de 1000 originaux édités en 1949, sur vélin pur chiffon filigrané Renage

Bon état

400 / 600 €





282

282

Collection de 11 pin's
8 pin's de l'Amicale des Mécaniciens
Automobile de Course
1 pin's pilote des 24 heures du Mans
1 pin's de l'Automobile Club de l'Ouest
1 pin's de l'Association Générale des
Amicales et Coureurs Indépendants

80 / 120 €



283



283

Collection de 3 Médailles
en bronze gravées au nom de Louis
Villeneuve. 24 heures du Mans 1935
et 1937 + coupe de Paris 1945

300 / 400 €

284

Médaille
en bronze sans inscriptions

60 / 80 €



284

285

Petit badge Automobile Club de l'Ouest
Badge de calandre auto en métal,
Automobile Club de l'Ouest

30 / 40 €

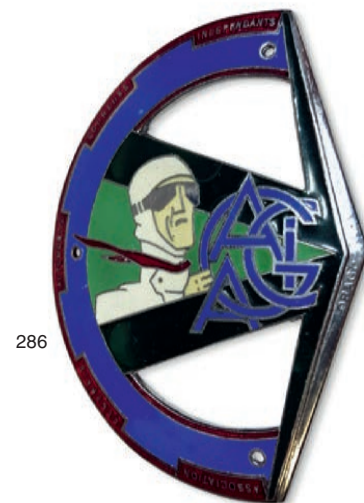


285

286

Badge AGACI demi-cercle avec pilote
Badge de calandre auto de l'Associa-
tion Générale des Amicales et Cou-
reurs Indépendants

70 / 90 €



286

287

Lot de 2 badges pilote 24 heures du
Mans

Badges officiels remis aux pilotes
ayant participé à l'épreuve. Chromés
et émaillés. Ils portent les numéros 79
et 82.

140 / 180 €



287



288



289



290



291

288

Badge de calandre auto
en relief en laiton chromé.
Automobile Club de l'Ouest

60 / 80 €

289

Badge de calandre
de l'Amicale des Mécaniciens
Automobile de Course

60 / 80 €

290

Badge chromé émaillé de calandre
auto
de l'Association Générale des
Amicales et Coureurs Indépendants.
Représente un volant
et une monoplace

60 / 80 €

291

Badge chromé émaillé de calandre
auto
de l'Association Générale
des Amicales et Coureurs Indépen-
dants. Représente un volant
et une monoplace

60 / 80 €

MINI JEEP WILLYS ET SA REMORQUE

Fidèle reproduction de la célèbre Jeep Willys
Fabrication artisanale réalisée par un passionné entre 2005 et 2010

Carrosserie en aluminium et châssis en tôle

Moteur électrique 24V alimenté par deux batteries 12V

Transmission par courroie crantée aux roues arrière

Cette Jeep est équipée d'une direction à crémaillère, de freins à tambour, de phares, clignotants, klaxon...

Elle est dotée de nombreux accessoires identiques à l'originale : roue de secours, jerrycane, pelle, verrouillage de capot, attelage...

Utilisable par un enfant de 4 à 10 ans

Vitesse maxi : 10 km/h

Dimensions : 130 X 65 X 75 cm environ

Poids du véhicule : 70 kg environ

Poids de la remorque : 25 kg environ

2 500 / 5 000 €



LA DENTE DE PRINTEMPS







AUTOMOBILES

FIAT 500	293	CITROËN SM MASERATI	311
ALFA ROMEO GIULIA NUOVA SUPER 1300	294	PORSCHE 356 BT6 1600	312
CITROËN 2CV AZLP	295	JAGUAR TYPE E 3.8 COUPE	313
MINI 1000 MONTE CARLO REPLICA	296	AMILCAR CGSS BIPLACE	314
PEUGEOT 104 ZS GR.2	297	ASTON MARTIN 2.0L 15/98 TOURER	315
MERCEDES-BENZ 190 SL	298	FERRARI 456 GT	316
ALFA ROMEO GIULIA 1600 SPIDER	299	FERRARI 308 GTB	317
AUSTIN HEALEY 3000 MKI BT7	300	PORSCHE 911 3.2 CARRERA JUBILÉ	318
JAGUAR TYPE E 4.2 CABRIOLET	301	PORSCHE 911 CARRERA 3.2 CABRIOLET	319
JAGUAR XJ-S 3.6	302	AUDI QUATTRO 20V	320
MERCEDES-BENZ 560 SEC	303	VOLKSWAGEN GOLF GTI OETTINGER	321
BMW Z3 1.9	304	MERCEDES-BENZ 500 E	322
PORSCHE 911 TYPE 996 CARRERA 3.4	305	MERCEDES-BENZ 560 SEL CARAT DUCHATELET	323
MINI COOPER 1300 MPI SPORTSPACK	306	MERCEDES-BENZ 380 SL	324
RENAULT CLIO V6 PHASE 1	307	ALFA ROMEO BRERA SPIDER V6	325
PEUGEOT 205 GTI 1.9 130 CH	308	ALFA 75 TURBO	326
PEUGEOT 309 GTI 16	309	VOLKSWAGEN SCIROCCO GTX	327
VOLKSWAGEN GOLF GTI 16S	310		

293

1961 - FIAT 500

6 000 / 10 000 €

Héritière de la Fiat 500 Topolino lancée en 1936, la Fiat 500 Nuova 500 est présentée à Turin le 4 juillet 1957. Trop dépouillée et pas assez puissante, la première série n'est pas un succès. Dès lors, Fiat va augmenter la cylindrée de son moteur bicylindre et parfaire l'équipement des versions qui suivront dans l'ordre des lettres de l'alphabet. Après la Normale « A », la Sport « B » et la Toit ouvrant « C », la version « D » (simplement car il s'agit de la 4ème version) est dévoilée en 1960. Puis, au Salon de Genève 1965, Fiat lance la 500 F (car la lettre « E » a été attribuée à une finition « America » de la 500 D). Cette dernière reçoit des portes ouvrant contre le vent, un pare-brise agrandi et un intérieur avec une finition de meilleure facture. Le succès de la version F fera dire aux observateurs de l'époque que la 500 est arrivée à maturité et convaincra Fiat de poursuivre sa carrière jusqu'en 1975.

Notre exemplaire n'est pas un modèle strictement d'origine. En revanche, il a comme qualité d'avoir reçu au fil de son existence les évolutions disponibles chez Fiat qui ont amélioré le modèle d'origine. Ainsi, elle possède une carte grise de 500 D de 1961 (n° châssis 237027), mais elle est habillée d'une carrosserie de Fiat 500 F offrant les avantages cités plus haut. Son moteur, remplacé en 2002, est celui d'une Fiat 126 652 cm3 de 24 chevaux, plus puissant et donc plus réactif dans la circulation actuelle. Son système de freinage a été refait en 2013 et sa batterie changée début 2018. Cette Fiat 500 fonctionne parfaitement et présente un très bel état général réhaussé par sa peinture rouge du plus bel éclat.

Très bel état général
Fort capital sympathie
Exemplaire qui a bénéficié d'évolutions de modèles ultérieurs

*Excellent overall condition
An adorable little car
Benefits from improvements introduced with later versions*

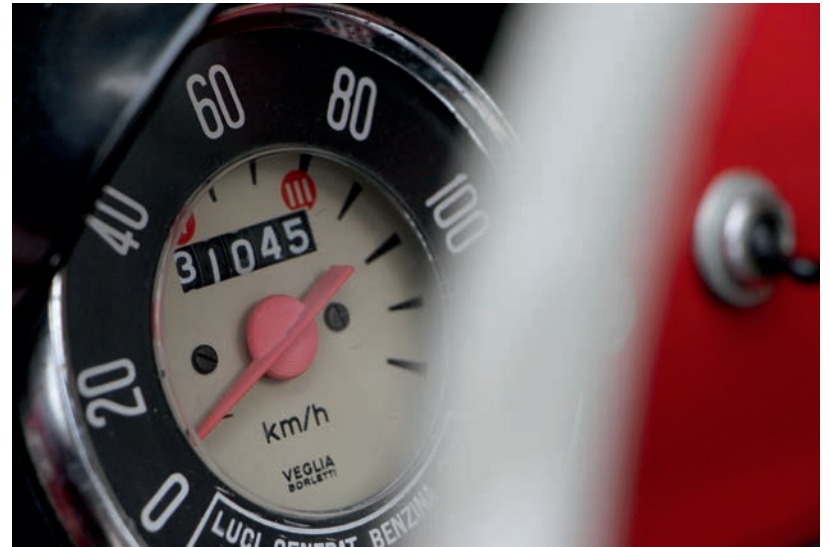
Carte grise française / French registration papers (as historic vehicle)
Châssis n° / Chassis number : 237027
Moteur bicylindre 652 cm3 de Fiat 126 - 24 ch
Engine two-cylinder 652cc engine from a Fiat 126 - 24bhp





The descendant of the Fiat 500 Topolino which had been introduced in 1936, the Fiat Nuova 500 was first presented in Turin on 4 July 1957. Too spartan and lacking in power, the first series was not a success. Fiat therefore increased the size of its engine and added to the standard equipment of the versions which succeeded it, following the order of the letters of the alphabet. After the Normale 'A', the Sport 'B' and the Sunroof 'C' versions, the 'D' model (so named simply because it was the fourth version) was unveiled in 1960. Then, at the 1965 Geneva Motor Show, Fiat launched the 500 F, the letter 'E' having been assigned to an 'America' variant of the 500 D. The 500 F featured front-hinged doors, a larger windscreen and an improved interior finish. The success of the 'F' version led commentators of the time to observe that the 500 had come of age and convinced Fiat to keep it in production until 1975.

The car which we are offering for sale is not strictly original. During its lifetime, however, it has benefitted from the changes introduced by Fiat to improve the original version. Thus, it has a registration certificate from a 1961 500 D (chassis number 237027), but a body from a Fiat 500 F, offering the advantages described above. Its engine, which was replaced in 2002, comes from a Fiat 126, with a capacity of 652cc and output of 24bhp. The braking system was overhauled in 2013 and the battery replaced at the start of 2018. This Fiat 500 drives perfectly and is in excellent cosmetic condition, set off by its lustrous red paintwork.



294

1975 - ALFA ROMEO GIULIA NUOVA SUPER 1300

12 000 / 15 000 €

Modèle emblématique de la marque au Biscione, la Giulia fait son apparition sur le marché en 1962 en remplacement de la Giulietta. Elle connaît un tel succès commercial qu'elle sera produite jusqu'en 1977 et déclinée sous plusieurs versions. Proposé en 1290 cm³ et 1570 cm³, son moteur est un quatre cylindres en ligne entièrement en aluminium, à double arbre à cames en tête. Le dessin singulier de sa carrosserie est le résultat d'études aérodynamiques qui ont permis d'obtenir un Cx record de 0,34 bien inférieur, par exemple, à celui d'une Porsche 911 de l'époque. Enfin, la Giulia est également à l'avant-garde en matière de sécurité passive, sa carrosserie comportant des zones déformables à l'avant et à l'arrière. Grâce à cet ensemble, la Giulia s'inscrit comme l'une des voitures les plus performantes et sûres jusqu'à la fin des années 1970. En 1965, un test d'endurance sur un anneau de vitesse permettra aussi de démontrer la grande robustesse de ce modèle qui parcourra 200 000 km à 150 km/h !

Notre Giulia Nuova Super de 1974 s'inscrit comme la deuxième série du modèle. Elle bénéficie des dernières évolutions esthétiques apportées par la marque, principalement sur la face avant avec l'implantation d'une calandre noire englobant la nouvelle stylisation de l'emblème Alfa Romeo, ainsi que des pare-chocs plus enveloppants. Dans cette version, la Giulia continue à faire merveille grâce à ses caractéristiques mécaniques et dynamiques. A l'époque, elle est la berline 1300 la plus rapide du marché, avec une accélération sur 1 km qui se révèle la meilleure de toutes les berlines 1300. Cet exemplaire présente un bon état général de conservation. La carrosserie est exempte de rouille et l'intérieur est impeccable. La sellerie en skai ne laisse apparaître aucune déchirure alors que la patine de la planche de bord procure à l'habitacle un vrai sentiment d'authenticité. L'agrément moteur demeure intact et la prise en main de l'auto facile. Son comportement sur la route s'avère très sain, les freins fonctionnent parfaitement et la boîte de vitesse à 5 rapports est simple à manier.

Une référence pour son époque
Caractère et sonorité du moteur Alfa double arbre
Excellent état général

*Set the standard for its time
Soulful, musical twin cam Alfa engine
Excellent overall condition*

Carte grise monégasque / Monaco registration papers
Châssis n° / Chassis number AR11509*0018012
Moteur 4 cylindres en ligne - 1290 cm³ - 89 ch
Engine: four-cylinder in-line - 1290cc - 89bhp





An iconic model from the marque whose logo bears the serpent of Milan, the Alfa Romeo Giulia went on sale in 1962 to replace the Giulietta. It proved so successful that it remained in production until 1977 and was available in several different versions. Produced in 1290cc and 1570cc form, its engine was a four-cylinder in-line unit with twin overhead camshafts, made entirely from aluminium. Its distinctive body styling was the outcome of aerodynamic research which resulted in a record-breaking drag coefficient of 0.34, well below that of the contemporary Porsche 911. Finally, the Giulia also broke new ground in terms of its passive safety features, with crumple zones at the front and rear. Thanks to all these characteristics, the Giulia was one of the safest and best-performing cars on the market until the end of the 1970s. In 1965, an endurance test carried out on a speed ring also served to demonstrate the model's durability, when it covered 200,000km (124,274 miles) at 150km/h (93mph)!

The Giulia Nuova Super which we are offering for sale dates from 1974 and is from the model's second series. It features the final changes to the car's appearance made by the manufacturer, notably at the front with a new black radiator grille incorporating a new treatment of Alfa's logo, as well as bigger bumpers. In this guise, the Giulia continued to perform remarkably well, thanks to its mechanical specification and handling. In its day, it was the fastest 1300 saloon on the market, with the quickest time over the standing kilometre in its class. This particular model has been maintained in good overall condition. The bodywork shows no signs of corrosion and the interior is immaculate. No tears are to be seen on the vinyl upholstery, while the patina of the dashboard lends a sense of authenticity to the interior of the car. The engine is as pleasant to use as ever, and the car is easy to drive. On the road, it handles very safely, the brakes work faultlessly, and the five-speed gearbox is simple to use.



295

1961 - CITROËN 2CV AZLP

8 000 / 12 000 €

Concept génial, la Citroën 2 CV est une voiture simple et robuste nécessitant très peu d'entretien. Son origine remonte aux années 30 quand Pierre Jules Boulanger ingénieur chez Citroën, lance un projet de T.P.V. pour Toute Petite Voiture. Il est épaulé par des figures comme Flaminio Bertoni et André Lefebvre. Le premier prototype sort en 1937 mais la seconde guerre interrompt malheureusement son développement. En 1946 les essais reprennent à l'ouest de Paris, à la Ferté Vidame et le 7 octobre 1948, elle crée l'événement au Salon de l'Automobile de Paris. Bien que très critiquée au départ elle devient rapidement un objet désiré et il n'est pas rare d'attendre plusieurs années pour en prendre possession. Evoluant au fur et à mesure des années, elle sera produite jusqu'en 1988 ! Au-delà de son concept, elle devient rapidement un effet de mode puis une icône du patrimoine automobile français. Plus qu'une voiture, elle est aujourd'hui un art de vivre.

Immatriculée pour la première fois le 20 juillet 1961, notre exemplaire est dans un très bel état général, faisant l'objet d'une restauration totale après une longue immobilisation. La voiture a été entièrement démontée jusqu'au châssis. L'ensemble a reçu une peinture neuve arborant une jolie robe bleue glacier recouverte d'une bâche de toit remplacée elle aussi. Côté mécanique, le même soin a été apporté à la réfection des organes de liaison au sol et un moteur de 18 ch de 425cm³ est venu remplacer le moteur d'origine de 12cv (livrée avec la voiture et refait à neuf). L'habitacle est une irrésistible invitation à la promenade, les strapontins à rayures bleues et blanches, le fin volant à deux branches et les éléments au tableau de bord vous indiquent que seule la route des vacances est importante ! Si vous recherchez une 2CV, ne laissez pas passer ce joli modèle. Révisée par son propriétaire actuel, les beaux exemplaires ont désormais une cote soutenue. Celle-ci est donc une opportunité à ne pas laisser passer.

Restauration soignée
Bel exemplaire de la série AZLP
Véritable icône populaire

*Meticulous restoration
Good example of the AZLP series
Notable icon of French national identity*

Carte grise française / Registration : French papers
N° de châssis / Chassis N° : 2585228
Moteur : 18 CV 425 cm³ / Engine : 18 bhp 425 cc





The Citroën 2 CV, a really inspired creation, is a simple and robust car which requires very little maintenance work. Its origins go back to the nineteen thirties when Pierre Jules Boulanger, an engineer working for Citroën, initiated a project entitled T.P.V., which stood for Toute Petite Voiture (very small car). He was assisted by a team which included Flaminio Bertoni and André Lefebvre. The first prototype was completed in 1937 but unfortunately the development programme was interrupted by the onset of the Second World War. Testing started again in 1946 at the Ferté Vidame, a Citroën proving ground to the west of Paris. On October 7th 1948, the car was the chief talking point at the Paris Motor Show. Although it was initially heavily criticized, demand swelled rapidly and it was sometimes necessary for buyers to wait for several months to take delivery. Evolving over the years, the car remained in production until 1981! Beyond its unusual and idiosyncratic concept, the 2 CV became a fashionable cult object and then an icon of French motor industry history. More than just a car, the “Deuche” or “Deudeuche” has become a lifestyle choice.

The car on offer, first registered on July 20th 1961, is in very good overall condition, having undergone a full restoration after sitting unused for a long period. The car was entirely dismantled right down to the chassis. The newly assembled vehicle was repainted in a nice shade of Glacier Blue and received a new fabric roof covering. The same thoroughness was devoted to the mechanical restoration, including the transmission and all-important suspension. An 18 CV 425 cc engine replaced the original 12 CV unit (which was entirely rebuilt and will be delivered with the car). The passenger compartment provokes an irresistible urge to go for a leisurely ride. The characteristic slung seats, with blue and white stripes, the thin rimmed two spoke steering wheel and the dashboard instruments tell you that holiday motoring is the only important thing in life. The current owner has had her fully serviced. If you are looking for a 2 CV you should not miss this nice model. There is now a strong demand for good ones and the market value is going up, so you have here a good buying opportunity.



296

1988 - MINI 1000 MONTE CARLO REPLICA

15 000 / 20 000 €

Mini prix, maxi plaisir ! Tel aurait pu être le slogan de la British Motor Corporation lors du lancement sa première Mini (la MKI) en 1959. Élégante, agile et performante, tant dans le trafic urbain que sur des terrains plus hostiles et plus sportifs, cette automobile révolutionnaire et économique pour son époque a comblé des générations de conducteurs, d'hommes et de femmes confondus. Notre Mini appartient à la cinquième version du modèle produite de 1984 à 1989. Par rapport à la première génération incarnée par les MkI et MkII, les MkIII et MkIV ont bénéficié de nombreuses nouveautés : vitres descendantes, charnières de porte intérieures, lunette arrière avec dégivrage, choix entre boîte automatique ou boîte manuelle, alternateur, nouveau carburateur HS4, ceintures à enrouleur ou encore rétroviseur de portière. La MkV recevra quant à elle des freins à disque. En 1982, le moteur de 998 cm³ Economy apparaît sur la MkIV, lui offrant dorénavant 42 chevaux (contre 39 précédemment).

Notre Mini 1000 a été immatriculée pour la première fois en 1988. Elle a été entièrement restaurée en 2017. La caisse qui était une base saine a

été totalement démontée et poncée puis peinte aux couleurs (tartan red, old english white) de la Mini Cooper S victorieuse au rallye Monte Carlo 1967 avec l'équipage Aaltonen / Liddon. Elle a reçu quelques modifications esthétiques comme de nouveaux feux, des charnières de portes externes, une calandre et une malle arrière de Mk1, des jantes Minilight de 10 pouces... Elle possède toutes les caractéristiques de la Mini victorieuse avec une galerie de toit, des phares additionnels, des extensions d'ailes groupe 2, un échappement central et les stickers d'époque. Cette Mini a conservé son intérieur Cooper Monte Carlo d'origine avec moquettes rouges. Un siège baquet cobra pour le conducteur et un tableau de bord avec compteur central Smith ont été installés. Au niveau mécanique, une grosse révision a été effectuée et le moteur a été légèrement optimisé grâce à un allumage électronique. Les trains roulants quant à eux sont neufs. Cette Mini a parcouru moins de 600 kms depuis sa restauration, elle est prête à prendre la route et à vous faire ressentir les sensations des pilotes d'antan.

Un look mythique
Un produit exclusif
600 kms parcourus depuis sa restauration

*A legendary look
An exclusive car
Only 400 miles since being restored*

Carte grise française / French registration papers
N° châssis / Chassis number : SAXXL2S1021372236
Moteur : 4 cylindres en ligne – 998 cc – 42 ch
Engine: four-cylinder in-line – 998cc – 42bhp





"Mini price, but maxi pleasure!" That could have been BMC's slogan when the first Mini (the Mark I) was launched in 1959. Stylish, nippy and manoeuvrable, whether in town, in more demanding conditions or in motorsport, this car, which was revolutionary and economical for its time, delighted successive generations of drivers, men and women alike. The Mini we are offering for sale is a fifth-generation model, which was produced from 1984 to 1989. In comparison to the first-generation cars (the Mark I and Mark II), the Mark III and Mark IV models had several new features: wind-down windows, concealed door hinges, a heated rear window, the choice of manual or automatic transmission, an alternator, a new HS4 carburettor, inertia-reel seatbelts and door-mounted mirrors. For its part, the Mark V came with disc brakes. In 1982, the 998cc 'Economy' engine made its appearance on the Mark IV, developing 42bhp (rather than 39bhp until then).

'Our' Mini was registered for the first time in 1988 and was completely restored in 2017. The body was a solid base on which to work: it was completely stripped down and sanded, then painted in the Tartan Red and Old English White colours of the Mini Cooper S which Aaltonen and Liddon drove to victory in the 1967 Monte Carlo Rally. Some cosmetic alterations were made to the car, including new lights, exterior door hinges, a radiator grille and boot lid from a Mark I and 10-inch Minilite wheels. It has all the features of the rally-winning Mini, with a roof rack, additional spotlights, Group 2-style extended wings, a central exhaust and period stickers. The Mini has retained its original Cooper Monte Carlo interior with red carpets. It has been fitted with a Cobra bucket seat for the driver and a dashboard with a central Smiths speedometer. On the mechanical side, a full service has been carried out and the engine slightly uprated with the fitment of electronic ignition. The suspension meanwhile is new. The Mini has covered fewer than 400 miles since it was restored: it is now ready to take to the road again and let you re-live the experience enjoyed by rally drivers in the day.



297

1980 - PEUGEOT 104 ZS GR.2

20 000 / 30 000 €

Présentée au Salon de Paris en 1972, la 104 est une petite berline économique qui permet au constructeur sochalien d'élargir sa clientèle et de s'adapter à la crise pétrolière ambiante. Cependant, face à la concurrence de la Renault 5 qui remporte un véritable succès commercial, Peugeot lance dès l'année suivante une version Coupé de la 104 plus courte que la berline. Dessiné par Pininfarina, le Coupé présente un style très anguleux caractéristique des années 70. Trois ans plus tard, Peugeot sort sa version sportive destinée à relancer les ventes : la 104 ZS. Son moteur est un quatre cylindres de 1124 cm³ développant 66 chevaux. Grâce à un poids de seulement 780 kg, la ZS revendique des performances intéressantes pour une petite voiture de cette époque : de 0 à 100 km/h en 12"4 et 155 km/h en vitesse de pointe. Peugeot propose également en option le "kit rallye", très populaire à l'époque. Une Coupe 104 nationale est également créée. Elle se déroule tous les ans lors du Tour de France Automobile, puis sur circuit, et enfin sur terre. La ZS s'impose également aux 24 Heures de Chamonix en 1977 avec le duo Henri Pescarolo/Jean-Pierre Nicolas. La même année, la voiture remporte le Groupe 2 au Tour de Corse avec l'équipage Jean-Claude Lefebvre/Jean Todt... Enfin, le meilleur classement d'une ZS Gr.2 en championnat du monde sera l'œuvre du Finlandais Timo Mäkinen (copiloté également par Jean Todt) qui se classe 7ème au classement général du rallye du Portugal en 1978.

Notre 104 ZS est une authentique Gr.2 qui a participé au Trophée Rallye Peugeot en Italie de 1981 à 1983. Son moteur 1452 cm³ de 145 chevaux a bénéficié d'une préparation chez Laurent Brozzi, préparateur réputé spécialisé dans les 104 ZS de compétition qui a travaillé en collaboration directe avec Peugeot. Elle est équipée d'une boîte de vitesses à quatre rapports étagés pour la montagne et d'un pont autobloquant. Lors de notre essai, nous avons découvert une voiture dans son jus, avec sa décoration d'époque et les autocollants de nombreuses épreuves auxquelles elle a participé. Cette 104 est complète, avec ses sièges baquets d'origine, ses harnais, son arceau de sécurité et sa rampe de phares. La caisse est très saine. Elle n'a jamais été accidentée et présente seulement quelques traces d'usage inhérentes à son utilisation en rallye. Un important travail de remise en état a été effectué sur les éléments mécaniques. Ainsi, l'intégralité du système de freinage (disques, plaquettes, étriers, maître-cylindre, durites...) est neuf. Même traitement pour les trains roulants (cardans, rotules, roulements...). Moteur et boîte de vitesses ont été déposés et refaits à neuf. De nombreuses autres pièces neuves ont également été montées afin de garantir un parfait fonctionnement : embrayage, volant moteur, radiateur, pompe à essence, carburateur, batterie, bobine, allumeur, démarreur... Cette auto marche aussi fort qu'à l'époque et ne demande qu'à repartir sur les spéciales !

Voiture parfaitement préparée pour la compétition
Performances et plaisir garantis
Prix attractif

*Perfectly set up for competition
Performance and pleasure guaranteed
Attractively priced*

Carte grise française / French registration papers
Châssis N° / Chassis number : 104C31-5912560
Moteur 4 cylindres 1452 cm³ Brozzi - 145 ch
Engine: 1452cc 4-cylinder prepared by Brozzi – 145bhp





Introduced at the Paris Motor Show in 1972, the 104 was an economical small saloon which enabled Peugeot to widen its customer base and adapt to the prevailing oil crisis. However, faced with competition from the Renault 5, which was a major commercial success, the following year Peugeot launched a coupé version of the 104, which was shorter than the saloon. Designed by Pininfarina, the coupé had very angular lines typical of the Seventies. Three years later, Peugeot launched a sporting version, the 104 ZS, to boost its sales. It had a four-cylinder 1124cc engine developing 66bhp. Thanks to its weight of only 780kg (1720lb), the ZS had excellent performance for a small car of the period, with a 0-100kph (62mph) time of 12.4 seconds and a top speed of 155kph (96mph). In addition, Peugeot offered an optional 'rally kit', which was very popular at the time. A French '104 Cup' was also established. This took place each year during the Tour de France Automobile, then on race circuits and finally on earth tracks. The ZS also claimed victory in the Chamonix 24 Hours race in 1977 with the pair formed by Henri Pescarolo and Jean-Pierre Nicolas. That same year, the car won Group 2 in the Tour de Corse in the hands of Jean-Claude Lefebvre and Jean Todt ... Last but not least, the best result by a ZS Group 2 in the World Rally Championship was achieved by the Finnish driver Timo Mäkinen (with Jean Todt once again his co-driver), who finished 7th overall in the Rallye de Portugal in 1978.

The 104 ZS we are offering for sale is a genuine Group 2 car which competed in the Peugeot Rally Trophy in Italy from 1981-1983. Its 1452cc engine developing 145bhp was prepared by Laurent Brozzi, a well-known tuner who specialised in competition versions of the 104 ZS and worked directly with Peugeot. It is fitted with a four-speed gearbox with ratios set up for mountain work and a limited-slip differential. During our road test, we found the car to be in its original condition, in its period livery and with stickers from many of the events in which it had taken part. The 104 is complete, with its original bucket seats, racing harnesses, roll cage and additional spotlights. The bodyshell is perfectly sound. The car has never been involved in an accident and shows only a few signs of wear and tear inherent in its use in rallying. Significant reconditioning work has been carried out on the mechanical components. The complete braking system (discs, pads, calipers, master cylinder and brake lines) is new. The same goes for the running gear (universal joints, ball joints and bearings). The engine and gearbox have been removed and overhauled to as-new condition. Many other new parts have been fitted to ensure that the car drives perfectly, including the clutch, flywheel, radiator, fuel pump, carburettor, battery, coil, distributor and starter motor. The car goes every bit as well as it did in period and asks only to start out on another special stage!



298

1957 - MERCEDES-BENZ 190 SL

70 000 / 90 000 €

Chez Mercedes-Benz, le sigle SL pour Sport Leicht (sport léger) s'inscrit depuis la naissance en 1954 de la fameuse 300 SL de série (W198) comme synonyme d'excellence germanique avec toutes les caractéristiques de luxe, de prestige et de sportivité que cela comporte. Deux ans plus tôt, avec la déclinaison compétition W194, le constructeur allemand a ajouté à son palmarès en compétition un doublé victorieux dans deux des courses les plus difficiles et emblématiques au monde : les 24 Heures du Mans et la Carrera Panamericana. La renommée de la gamme SL était née. Présentée au salon de New-York en 1954, la 190 SL représentait le premier échelon de la gamme SL. La presse enthousiaste poussa la clientèle à cette dépense raisonnable. C'est ainsi qu'elle fut produite à 26 000 exemplaires jusqu'en 1963. Voiture confortable et utilisable au quotidien, la 190 SL est animée par une mécanique éprouvée capable d'assumer également des voyages aux longs cours. Voiture de charme s'il en est, la qualité de fabrication n'en est pas moins exemplaire. Le public apprécie sa douceur et sa polyvalence. Mais c'est bien cheveux au vent que cette auto s'apprécie. Répandue sur le vieux continent, c'est aux Etats-Unis qu'elle remportera le plus de succès.

Notre 190 SL datée de 1957 appartient au même propriétaire qui l'avait achetée à Lyon en 2012. Arrivée dans une collection familiale de véhicules anciens à Toulouse, l'oncle de l'actuel propriétaire entrepris de nombreux travaux de restauration afin de fiabiliser l'auto. Expertisée par le cabinet Lang à Tournefeuille, cet exemplaire présente une belle patine d'origine et de jolis chromes, avec un ensemble sain en bon état général de fonctionnement. La mécanique fiable fonctionne bien et le numéro de série indiqué sur le certificat d'immatriculation concorde avec celui inscrit sur la plaque constructeur et sur la frappe à froid. Les pièces d'usure du moteur furent remplacées en 2011, au même titre que le train arrière en 2014. La sellerie est belle et l'intérieur globalement accueillant. L'ensemble des instruments de bord sont en bon état avec une mention spéciale pour le petit autoradio Becker Mexico d'époque. La toile de capote et la lunette souple présentent un bel aspect et ne souffrent d'aucune déchirure. Très élégante dans cette teinte blanche, elle se distingue par son prix très attractif et sa belle patine. Une vraie belle occasion à saisir.

Très bel état d'usage
Fiable et facile à entretenir
Charmante et discrète

*Very good condition for driving
Reliable and easy to maintain
Charming and discreet*

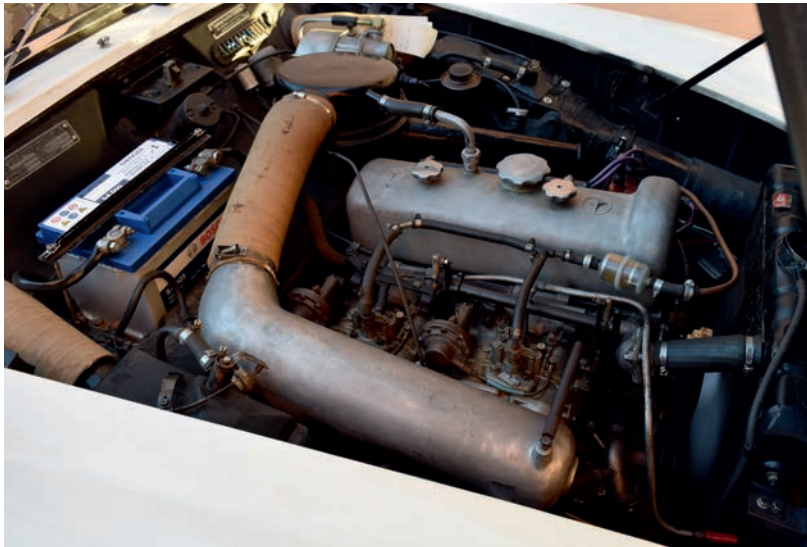
Carte grise française / Registration : French papers
Châssis n° / Châssis n° 1210426503748
Moteur : 4 cylindres - 1879 cm3 - 105 ch
Engine : 4 cylinders - 1879 cc - 105 bhp





Ever since the birth in 1954 of the production version of the famed 300 SL (code W198), Mercedes-Benz has used the letters SL (Sport Leicht meaning lightweight sports car) to signify German excellence with all the characteristics of luxury, prestige and sport which the concept embodies. Two years earlier, W194, the racing precursor of the 300 SL, had triumphed in two of the most difficult and emblematic races in the world, the Le Mans 24 Hours and the Carrera Panamericana. The reputation of the SL line was established. A prototype of the 190 SL presented at the 1954 New York Motor Show, alongside the 300 SL Gullwing coupé, was so well received that Mercedes decided to put it into production and the final version of the model was launched at the Geneva Motor Show the following year. Press enthusiasm induced the public to buy this relatively reasonably priced model and 26 000 vehicles were produced before the 190 SL was discontinued in 1963. It proved to be a comfortable and convenient car for daily use and its well tested mechanical organs stood up well to long journeys. This notably charming model also has outstanding build quality and the public has always liked its pleasant character and its adaptability. The promise of easy-going open air motoring brought it success in Europe and even more so in the USA.

The 190 SL on offer was built in 1957 and was bought in Lyon in by the current owner in 2012. His uncle, owner of a collection of classic cars in Toulouse, undertook considerable restoration work to make the car fully reliable. It has been inspected by Lang, authorized valuers at Tourneufeuille. It is in nicely patinated original condition with good chromework and its mechanicals are sound and function correctly. The chassis number indicated in the registration documents is the same as the one on the maker's plate and on the chassis stamping. The wearing parts of the engine were replaced in 2011 and those of the rear suspension in 2014. The upholstery is handsome and the whole interior welcoming. All the dashboard instruments are in good condition and attention is particularly drawn to the original little Becker Mexico car radio. The hood material and the soft rear window look good and have no tears or damage. Very elegant in her white paintwork, this nicely patinated car has an attractive estimated price and is a good opportunity not to be missed.



299

1964 - ALFA ROMEO GIULIA 1600 SPIDER

50 000 / 70 000 €

Au début des années 50, la marque au Biscione entame une nouvelle ère avec la production de la version 1900, puis de la Giulietta, qui incarne une relative démocratisation de ses modèles. Dans son genre, l'Alfa Romeo Giulietta est un chef-d'œuvre esthétique et mécanique. D'abord présentée dans sa version Coupé en 1954, la Giulietta apparaît en version Spider un an plus tard à l'occasion du Salon de Paris. Dotée d'une carrosserie très élégante signée Pininfarina et d'une face avant mythique, le Spider se fera remarquer également par ses nombreux atouts mécaniques. A l'instar de son brillant et mélodieux moteur 1290 cm3 double-arbre en aluminium délivrant 65 chevaux, puis 90 ch en 1959 dans sa version Veloce. Mais également de son train avant à roues indépendantes avec triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques et barre anti-roulis. En 1962 apparaît le Spider Giulia 1600. Esthétiquement et techniquement proche de son prédécesseur, il se différencie par son capot intégrant une prise d'air surlignée d'un jonc chromé qui abrite désormais le moteur de la nouvelle Giulia Ti. A savoir un quatre cylindres de 1570 cm3 alimenté par un carburateur double corps de type Solex 32 PAIA 5 développant 92 chevaux à 6200 tours/min qui permet davantage de souplesse et de fiabilité, ainsi qu'une vitesse de pointe de 172 km/h. Autre nouveauté, sa boîte de vitesse à cinq rap-

ports dotés de synchros Porsche qui lui confèrent un agrément rare à l'époque. Enfin, les freins à tambours seront remplacés par des disques en série à partir de 1964. L'habitacle conserve quant à lui son charme avec une planche de bord en tôle peinte de la couleur de la carrosserie, trois cadrans ronds, un levier de vitesse au plancher et des sièges en cuir de qualité. La Giulia Spider 1600 sera produite à 9 250 exemplaires et remplacée en 1966 par le Spider Duetto.

Le modèle présenté est un Spider 1600 vendu neuf en France en 1964. Il a bénéficié d'une restauration complète avec mise à nue de la caisse, dépose et réfection du moteur, de la boîte de vitesses, des trains roulants et de son intérieur... Sa peinture rouge soutenue et ses chromes sont superbes. Son intérieur en skaï noir à liserés rouges et ses moquettes assorties à la teinte de sa carrosserie sont également en très bon état. Il s'agit d'un magnifique Spider dont les disques et plaquettes avant, ainsi que le flector d'arbre de transmission ont été changé en 2017. L'Alfa Romeo Giulia Spider 1600 s'inscrit comme l'une des plus séduisantes sportives de la marque et incarne à merveille la dolce vita d'après-guerre. Son parfait état de fonctionnement permettra assurément à son acquéreur de profiter sans tarder de l'arrivée des beaux jours.

Très bel état général
Parfait fonctionnement mécanique
Une icône de la marque

*Excellent overall condition
Perfect mechanical order
An icon of the marque*

Carte grise française / French registration papers
Châssis n° / Chassis number : 376489
Moteur 4 cylindres 1570 cm3 double arbre de 92 ch
Four-cylinder 1570cc twin-cam engine producing 92bhp





At the start of the 1950s, the marque bearing the serpent of Milan entered into a new era, as the 1900 and then the Giulietta went into production and its cars became relatively more affordable. In its category, the Alfa Romeo Giulietta was a masterpiece in terms of both its styling and engineering. First shown in Coupé form in 1954, the Giulietta Spider appeared a year later, at the Paris Motor Show. With a very elegant body designed by Pinin Farina and a legendary frontal appearance, the Spider also stood out on account of its mechanical specification. This included a lively and tuneful 1290cc twin-cam aluminium engine, which produced 65bhp and then 90bhp in Veloce tune in 1959. But it also featured independent front suspension with double wishbones, coil springs, telescopic shock absorbers and an anti-roll bar. In 1962, the Spider Giulia 1600 made its debut. Similar mechanically and in appearance to its predecessor, it had a different bonnet with an air intake with chrome trim, under which lay the engine of the new Giulia Ti. This was a four-cylinder 1570cc unit, fed by a Solex 32 PAIA 5 twin-barrel carburettor and developing 92bhp at 6200rpm: it promised greater flexibility and reliability and a top speed of 107mph. Its five-speed gearbox with Porsche synchromesh was also new and was exceptionally pleasant to use for its time. Finally, the drum brakes were replaced with discs as standard from 1964. The interior meanwhile retained its charm, with the metal dashboard painted to match the body, three round dials, a floor-mounted gearchange and high-quality leather seats. 9250 units of the Giulia Spider 1600 were produced, before it was replaced in 1966 by the Spider Duetto.

The model which we are presenting today is a Spider 1600 which was sold new in France in 1964. It has undergone a complete, bare shell restoration; the engine, gearbox, suspension and interior were all disassembled and overhauled ... Its deep red paintwork and chrome trim are superb. The interior in black leatherette, piped in red, and carpets to match the paintwork are also in excellent condition. This is a magnificent Spider, on which the front brake discs and pads, as well as the transmission flex disc, were changed in 2017. The Giulia Spider 1600 goes down as one of the most attractive sports cars from Alfa Romeo and is the epitome of post-war dolce vita. In perfect running order, it will assuredly allow its buyer to enjoy the arrival of summer weather without delay.



300

1960 - AUSTIN HEALEY 3000 MKI BT7

50 000 / 60 000 €

Pilote britannique de renom, victorieux notamment du Rallye Monte-Carlo en 1931 et d'autres courses, Donald Healey était aussi un brillant ingénieur et un concepteur de carrosserie. En 1945, il crée sa propre société - la Donald Healey Motor Company - et s'associe en 1949 avec Nash Motors pour concevoir ses premières voitures de sport en 1951 : les Nash-Healey. En parallèle, Donald Healey travaille sur un autre projet sportif conçu sur la base mécanique de l'Austin A90 Atlantic. Le prototype baptisé Healey Hundred, en raison de sa capacité à atteindre les 100 mph, remporte un tel succès lors de sa présentation au London Motor Show de 1952 que le patron d'Austin, Léonard Lord, signe un accord pour en lancer la production à grande échelle. La marque Austin Healey est née et s'illustre rapidement par la qualité et les performances de ses voitures. Equipée d'un moteur 4 cylindres de 2600 cm3 de 90 chevaux et déclinée en deux versions successives - BN1 et BN2 -, l'Austin Healey 100-4 est la première des Big Healeys', ainsi baptisées pour les distinguer des versions Sprite au gabarit sensiblement plus petit. La 100-4 établit la renommée de la marque en compétition avec des versions M (pour Le Mans) de 110 chevaux et S (préparées spécifiquement pour les 12 Heures de Sebring) développant 132 chevaux. En 1956, le modèle 100-6 lui succède avec un moteur 6 cylindres de 2639 cm3 fournissant de 102 à 117 chevaux, un empattement plus long, une nouvelle calandre (ovale et non plus trapézoïdale), une écope d'air sur le capot et un pare-

brise désormais fixe. Ce modèle préfigure la troisième génération des Big Healeys' : la 3000. Si la carrosserie reste inchangée par rapport à la 100-6, la 3000 dispose d'un moteur proche de 3 litres (2912 cm3) qui lui vaut sa dénomination et de freins à disques à l'avant. Trois séries seront produites : la Mk1 de 1959 à 1961, la MkII de 1961 à 1963 et la MkIII de 1963 à fin 1967.

Notre exemplaire est une Austin Healey 3000 Mk1 de 1960. Elle répond aux caractéristiques du modèle d'origine et bénéficie d'options disponibles à l'époque : roues à rayons et peinture deux tons blanc ivoire et lavande. Il s'agit de la version BT7 avec deux places à l'arrière, produite à 10 825 exemplaires. Cette voiture a bénéficié d'une restauration au début des années 2000. Elle se présente en excellent état extérieur, tant du point de vue de la carrosserie que de la peinture, les chromes et la capote de cette 3000 ont également été refaits à cette époque. Suite à l'essai qui en a été fait, ce cabriolet se trouve en très bon état de fonctionnement, son propriétaire en ayant pris grand soin tout au long de ces dernières années. Première génération très prisée de la Big Healey et bénéficiant d'une estimation attractive, cette auto est une belle occasion de s'offrir l'une des plus fières réussites du design britannique. Racée et agressive dans un ensemble d'une grande homogénéité, elle est un chef d'œuvre de pureté et d'élégance.

Le roadster britannique par excellence
Version 2+2
Très bel état général

*The British roadster par excellence
2+2 version
Very good overall condition*

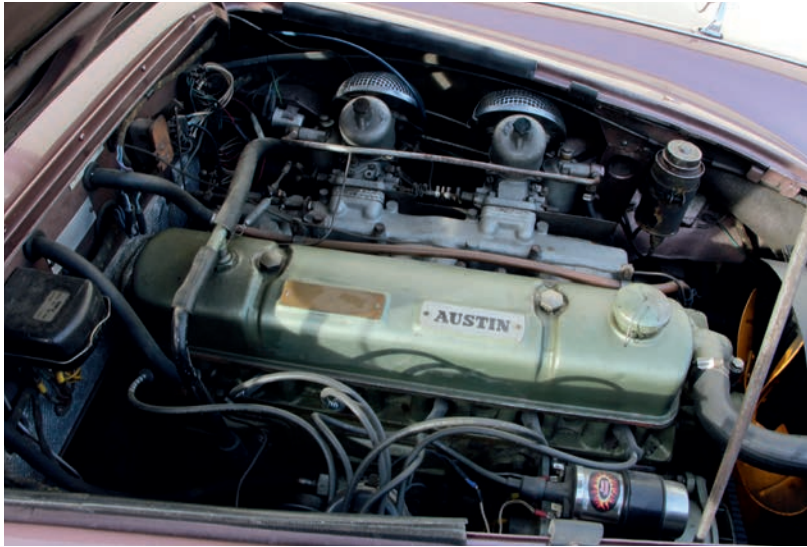
Carte grise française / French registration papers (as historic vehicle)
Châssis N° / Chassis number : 3061BT7L 12890
Moteur 6 cylindres - 2912 cm3 - 124 ch
Six-cylinder 2912cc engine - 124bhp





A renowned racing driver who won the 1931 Monte Carlo Rally and many other races, Donald Healey was also a brilliant engineer and body designer. In 1945, he set up his own business, the Donald Healey Motor Company, and in 1949 entered into partnership with Nash Motors to develop his first sports car in 1951, the Nash-Healey. Alongside this, Donald Healey was working on another sports car project, based on the Austin A90 Atlantic. The prototype, christened the 'Healey Hundred' as it was able to reach 100mph, proved so successful that when it was presented at the London Motor Show in 1952, Leonard Lord, the head of Austin, signed an agreement to put the model into series production. The Austin-Healey make was born and soon became famous for the quality and performance of its cars. Equipped with a four-cylinder 2600cc engine developing 90bhp and produced in two successive versions – the BN1 and BN2 – the Austin-Healey 100-4 was the first of the so-called 'Big Healeys', to distinguish them from the much smaller Sprite models. The 100-4 established the reputation of the marque in competition, thanks to the 'M' (for Le Mans) version producing 110bhp, and the 'S' version, which was prepared specifically for the 12 Hours of Sebring and developed 132bhp. In 1956, it was succeeded by the 100-6 model with a six-cylinder 2639cc engine which delivered between 102 and 117bhp; it had a longer wheelbase, a new radiator grille (which was now oval rather than trapezoidal in shape), an air vent on the bonnet and a fixed windscreen. This model was the forerunner to the third generation of 'Big Healeys', the 3000. While the bodywork remained the same as on the 100-6, at 2912cc, the engine of the 3000 was close to 3 litres in capacity, so giving the model its name; it was also equipped with front disc brakes. Three series were produced: the Mark I from 1959-1961, the Mark II from 1961-1963 and the Mark III from 1963 until the end of 1967.

The car which we are offering for sale is an Austin-Healey 3000 Mark I from 1960. It is in original specification, with wire wheels and a duotone cream and lavender paint finish, options available at the time. It is a BT7 version with twin rear seats, of which 10,825 cars were built. It underwent a restoration at the beginning of the 2000s. Both the bodywork and paintwork of this 3000 are in excellent order, and the chromework and hood were refurbished at the same time. Our test confirmed the splendid mechanical condition of this convertible, its owner having taken the utmost care of it over the past few years. A highly sought-after first-series 'Big Healey' and with an attractive price estimate, this car represents a fine opportunity to acquire such a proud example of British design. Sleek and aggressive, it is a highly consistent design and a masterpiece in terms of its elegance and purity.



301

1966 - JAGUAR TYPE E 4.2 CABRIOLET

100 000 / 120 000 €

Depuis la fin de la guerre, Jaguar incarne le Grand-Tourisme à l'anglaise par excellence.

La génération des roadsters XK 120, 140 et 150 a largement contribué à construire cette image sportive au travers de ses succès en compétition. Mais les années passent et Jaguar se doit de trouver une digne héritière à sa glorieuse histoire.

Alors la firme de Coventry travaille dans le plus grand secret à celle qu'elle va baptiser Type E, en référence aux Types C et D qui se sont imposées aux 24 Heures du Mans et dans de nombreuses autres épreuves internationales...

Révélee à Genève, et non à Londres, pour bien marquer la volonté d'une carrière internationale, la Type E connaît un succès immédiat et sera très vite élue «plus belle voiture du monde» par les journalistes spécialisés. Nombreuses sont les personnalités de l'époque à s'empresse de passer commande: Françoise Sagan, Charles Trenet, Robert Hirsch, sans parler des têtes couronnées...

Le design de la Type E a souvent été attribué à Sir William Lyons, c'est pourtant à Malcom Sayer, aérodynamicien issu de l'industrie aéronautique, que l'on doit ce coup de crayon magique. Habillant un châssis tubulaire

très léger, le designer anglais a offert à sa création ce capot immensément long et plat qui contribue au magnétisme qu'elle exerce sur le public d'hier et d'aujourd'hui.

Beaucoup moins chère que ses concurrentes directes, avec un châssis sportif et des performances de premier ordre, la Type E cumule les atouts.

Le modèle présenté est un splendide cabriolet série 1 sorti d'usine en novembre 1966. Comme en atteste le Jaguar Heritage, cette voiture a été vendue neuve aux Etats-Unis.

Elle a bénéficié d'une peinture complète en 2015 dans une teinte vert anglais qui lui va à ravir. En 2016, l'intérieur a été totalement rhabillé d'une sellerie en cuir beige qui se marie parfaitement avec sa peinture extérieure. Les moquettes ont été remplacées en même temps que la capote en 2013. Au niveau mécanique, le moteur qui est celui d'origine, a été entièrement refait en 2012 et plus récemment, le récepteur d'embrayage a été remplacé. Ce magnifique cabriolet représente une opportunité rare d'acquérir une des plus mythiques voitures de sport du 20^{ème} siècle.

Un modèle mythique
Très belle présentation
Estimation attractive

*A legendary model
Excellent presentation
Attractive price estimate*

Carte grise française / French registration papers
N° châssis : 1E13852 / Chassis number: 1E13852
Moteur : 6 cylindres en ligne – 4235 cc – 243 ch
Engine: six-cylinder in-line – 4235cc – 243bhp





Since the end of the war, Jaguar's cars had come to epitomise Grand Touring. The generation of XK 120, 140 and 150 roadsters had made a major contribution to the marque's sporting image through their successes in motorsport. But time had moved on and Jaguar needed to find a distinguished successor to continue its glorious history.

The Coventry firm therefore worked in the utmost secrecy on the model it would name the E-Type, in reference to the C-Type and D-Type models which had won the Le Mans 24 Hours race and many other international events ...

Unveiled at Geneva, and not at London, to signal clearly its international ambitions, the E-Type was an immediate success and was soon elected "The most beautiful car in the world" by motoring journalists. Many well-known personalities of the day hastened to place their orders, among them Françoise Sagan, Charles Trenet and Robert Hirsch, not to mention members of royalty ...

The design of the E-Type has often been attributed to Sir William Lyons, but in fact its magical lines were penned by Malcom Sayer, an aerodynamicist who had come from the aviation industry. Fitting it over a very light tubular chassis, the English designer conceived a body with an enormously long, flat bonnet which contributed to the magnetic attraction it exercised on the public of the time, as it continues to do today. Far less expensive than its direct competitors, with a sporting chassis and first-class performance, the E-Type had everything going for it.

The model we are offering for sale is a magnificent Series 1 Convertible which left the factory in November 1966. As certified by Jaguar Heritage, the car was sold new in the United States. It received complete new paintwork in 2015 in British Racing Green, which suits it to perfection. In 2016, the interior was fully retrimmed with beige leather upholstery, which provides an ideal match for its exterior paintwork. The carpets were replaced at the same time as the hood in 2013. As far as the car's mechanical components are concerned, the engine is original and was completely overhauled in 2012; more recently, the clutch slave cylinder has been replaced. This splendid convertible represents a rare opportunity to acquire one of the most legendary sports cars of the 20th century.







302

1990 - JAGUAR XJ-S 3.6

8 000 / 12 000 €

Auréolé par la fantastique image de l'iconique Type E dans les années 60, Jaguar dévoile en septembre 1975, sa nouvelle Grand Tourisme. Il s'agit du Coupé XJ-S équipé du V12 de 5,3 litres développant 285 chevaux. Ce Coupé charmeur privilégie équilibre et confort, secondé par un silence de fonctionnement appréciable au quotidien et sur longs trajets, ainsi qu'un équipement de série généreux. En 1983, la XJ-S adopte un nouveau moteur : le six cylindres de 3,6 l développant 221 ch qui permet une offre tarifaire plus alléchante destinée à accroître les ventes. Pour l'occasion, les Jaguar XJ-S 3,6 litres héritent de jantes alu d'un dessin nouveau et d'un bossage de capot. En 1987, la motorisation 3,6 litres est également disponible avec une boîte automatique ZF à 4 rapports. L'équipement est encore enrichi avec les rétroviseurs chauffants, lave-phares chauffants, sièges chauffants avec réglage électrique du support lombaire... Puis, en 1988, Jaguar installe un ABS de série.

Datant de 1990, notre XJ-S est équipé d'une boîte automatique et possède toutes les caractéristiques en rapport avec son millésime. Crédité de 151 000 km au compteur, ce modèle dans son jus, se présente extérieurement en bon état. A l'intérieur, la sellerie beige possède une belle patine, tout comme les moquettes qui sont également très bien conservées. On notera que le ciel de toit a été refait récemment. Un essai routier nous a permis de constater son très bon fonctionnement mécanique. Aujourd'hui la XJ-S retrouve auprès des collectionneurs une véritable cote d'amour parfaitement légitime. Symbolique du style des années 70, 80 revenant aujourd'hui à la mode, cette XJ-S est présentée à une estimation particulièrement attractive, et offre un rapport prix/prestation incomparable, définitivement une affaire à ne pas laisser passer !

Coupé élégant signé Jaguar
Une voiture de grand standing à un prix abordable
Un classique dont la cote monte

*Elegant coupé with the prestige of Jaguar
A car of high quality and specification at a very affordable price
A classic model moving steadily upwards in the market*

Carte grise française / Registration : French papers
N° châssis / Chassis N° : SAJJNAEC4CK174336
Moteur 6 cylindres - 3950 cm3 - 221 ch
Engine : straight 6 cylinder - 3950 cc - 221 bhp





In September 1975, Jaguar, still benefitting from the prestige gained from the fabulous image of the iconic E-Type, unveiled its new grand touring model, the XJ-S coupé equipped with the 285 bhp V12 engine. This model, which did not pretend to be a sports car, offered luxurious comfort with generous standard equipment. Suitable for easy daily use, it was capable of swift progress in great silence which made for relaxing long journeys. In 1983 a 3.6 litre, 221 bhp, six cylinder engine was added to the range, with lower buying price and maintenance costs making the model accessible to a wider market. The 3.6 litre version had a new design of alloy wheels and a power bulge on the bonnet. In 1987 a ZF 4-speed automatic gearbox was made available for the 6 cylinder model and the equipment was further enriched by heated mirrors, heated headlight washers and heated seats with electrical adjustment of the lumbar support. In 1988 ABS became standard equipment.

Our XJ-S, built in 1990, has an automatic gearbox and all the improvements incorporated by that model-year. With 151 000 km on the odometer, the car is in well preserved original condition, both inside and out. External appearance is good, the beige leather upholstery has a nice patina and the carpets are also well preserved. A new headlining has been fitted recently. A road test enabled us to check that the mechanical elements function correctly. After a period when it was forgotten and undervalued, the XJ-S is now enjoying a new surge of interest with enthusiasts. This is well deserved and the style of the seventies and eighties is coming back into fashion. The car on offer has a particularly attractive estimated price and offers exceptional value for money. It represents a good bargain which should definitely not be missed.



303

1990 - MERCEDES-BENZ 560 SEC

8 000 / 12 000 €

En 1981, Mercedes-Benz remplace le Coupé SLC par le Coupé SEC qui partage de nombreux éléments mécaniques de la nouvelle classe S, mais également sa plateforme avantageuse sur le plan de l'habitabilité, de la tenue de route et de l'élégance de sa carrosserie. Symbole de tradition, de robustesse, et d'innovation, ce nouveau modèle redore le blason du Coupé Grand Tourisme cher à Mercedes. A l'inverse de la version SLC et de la concurrence de l'époque, il offre quatre vraies places. Privilégiant prestige et agrément de conduite, Mercedes l'a équipé de différentes versions de son V8 (3,8 l, 4,2 l, 5 l, 5,6 l), ainsi que de nombreuses innovations (sièges électriques avec mémorisation des positions, ceintures de sécurité avançant automatiquement pour assister le conducteur et son passager avant)...

Notre exemplaire correspond au must de la gamme, doté du puissant moteur 5,6 litres, développant 300 chevaux, de l'ASR en série et du correcteur d'assiette à l'arrière. Très prisé à l'époque par les personnalités, il demeure aujourd'hui l'un des meilleurs coupés de la marque. Vendu neuf en Allemagne en 1990, ce coupé fut acheté par son actuel propriétaire en 2006 avec 165 000 km au compteur. Il était alors équipé d'un nouveau moteur qui a effectué depuis environ 20 000 km. Bénéficiant d'un intérieur cuir patiné, d'un toit ouvrant et de quatre jantes alu Lorinser, cet exemplaire est en très bon état de fonctionnement à l'exception d'un léger jeu dans le train avant facile à corriger.

L'un des grands Coupés Mercedes
Performances et comportement routier
Prix attractif

*One of the best Mercedes coupés
High performance and good handling
Appealing price*

CG normale / Normal French registration
Châssis n° / Chassis number : WDB1260451A535776
Moteur V8 - 5547 cm³ - 300 ch
Engine : V8 - 5547 cc - 300 bhp





In 1981 Mercedes-Benz replaced the Coupé SLC with the Coupé SEC, which used many of the mechanical parts of the new S-Class. It was also based on the S-Class platform, endowing it with good interior space and improved road-holding and facilitating elegant bodywork design. Symbolizing tradition, robustness and innovation, the new model gave fresh lustre to the image of the Grand Touring Coupé, so much a part of the Mercedes identity. Contrary to the SLC model and contemporary rivals, the car was a real 4-seater. Giving priority to prestige and driving pleasure, Mercedes fitted different versions of its V8 (3.8, 4.2, 5.0, 5.6 litres), as well as numerous innovations (electric seats with memorized positions, seat-belts automatically presenting themselves to the driver and front passenger, etc.).

The car in our sale is the top of the range, with the most powerful engine available (5.6 litre rated at 300 bhp), traction control system and self-leveling of the rear suspension. Highly prized at the time by celebrities, it remains one of the best coupés ever produced by Mercedes. Originally sold in Germany, this coupé was acquired in 2006 by the current owner with 165 000 km on the odometer. A new engine was then fitted and about 20 000 kms have since been covered. The car, which has leather upholstery with a nice patina, a sunroof and Lorinser alloy wheels, is in very good condition except for slight play in the front suspension, which is easy to correct.



304

1996 - BMW Z3 1.9

15 000 / 20 000 €

Après son roadster Z1 lancé à la fin des années 1980, BMW en imagine une nouvelle version. Plus abordable que le Z1, il sera destiné principalement au marché américain friand de ce type de voiture. Le roadster Z3 est né et va connaître une carrière riche en succès. En 1995, la commercialisation des premières versions motorisées par le 4 cylindre 1.8i de 115 ch et 1.9i de 140 ch s'accompagne d'une promotion aussi percutante qu'inattendue puisque le Z3 n'est autre que la nouvelle monture de James Bond dans son dernier film Goldeneye. L'un des points forts de ce roadster BMW réside en sa ligne néo-rétro signée par le designer Joji Nagashima. Celui-ci s'est inspiré du mythique roadster 507 dont il a repris les ouïes intégrées dans les ailes avant qui profèrent à sa réalisation des allures à la fois fines et musclées. Le succès est tel que BMW ne tardera pas à monter en gamme avec l'intégration de moteur 6 cylindres allant de 2 litres à 3.2 litres pour la version M.

Notre modèle est équipé du 4 cylindres 1,9 litres développant 140 chevaux. Il sort des chaînes le 27/09/1996 avant d'être exporté au Japon pour y recevoir sa première immatriculation. Ce roadster est une édition spéciale célébrant le 15^{ème} anniversaire de la marque au Japon. Il arbore une peinture noire (Glanzschwarz 668) associée à un intérieur en cuir noir avec un tableau de bord et des moquettes beiges. Il est également équipé de son filet anti-remous et de son couvre capote. Avec un peu moins de 18 000 kms au compteur, ce Z3 se trouve dans un état proche du neuf. Son carnet témoigne d'un entretien régulier. Il recevra avant la vente une révision de niveau 2 comprenant vidange de tous les fluides et remplacement des filtres. Doté d'une batterie neuve et de quatre pneus neufs, ce roadster est prêt à prendre la route. Avec un kilométrage aussi faible il se présente comme une pièce très rare sur le marché, une occasion à ne pas laisser passer !

Seulement 18 000 kms d'origine
Superbe présentation
Un youngtimer en devenir

*Only 18 000 kms from new
Magnificent condition
A future classic*

Carte grise française / Registration : French papers
Châssis n° / Chassis n° WBACH710X0LA24897
Moteur 4 cylindres - 1895 cm³ - 140 ch
Engine : 4 cylindre - 1895 cc - 140 bhp





After the sophisticated and atypical Z1 roadster produced from 1987 to 1991, BMW thought about a successor. Cheaper and simpler than the Z1, the new model would be primarily destined for the American market which had an appetite for this kind of car. The resulting Z3 roadster would turn out to have a highly successful career. The first version was fitted with 4 cylinder engines, a 115 bhp 1.8i and a 140 bhp 1.9i. One of the strong points of this BMW roadster is its neo-retro lines signed by the designer Joji Nagashima, who drew his inspiration from the mythical 507 roadster of the late fifties. He incorporated identical air outlets in the front wings and these gave his creation a sleek yet muscular look. In 1995, sales were given a totally unexpected but powerful boost when this model was chosen for James Bond to drive in the film Goldeneye. The success was such that BMW hastened to go upmarket by adding to the Z3 range six cylinder engines, from 2 litres to 3.2 litres for the M version.

The car on offer has a 4 cylinder, 1.9 litre engine producing 140 bhp. It left the factory on September 27th 1996 and was shipped to Japan. It belongs to a special edition produced to mark the 15th anniversary of BMW's presence in Japan. Its black paintwork (Glanzschwarz 668) is matched with black leather upholstery and contrasting beige dashboard and carpets. It has an anti-eddy net and a hood cover. With a little less than 18 000 kms on the odometer, this Z3 is still in nearly new condition. The service record shows regular maintenance. Before the sale it will receive a level 2 service, which includes changing all the fluids and the filters. With a new battery and new tyres, this roadster is ready for the road. You would be very unlikely to find another of these cars in such impeccable condition and with such a tiny odometer reading, so you should not miss this golden opportunity.



305

2001 - PORSCHE 911 TYPE 996 CARRERA 3.4

25 000 / 35 000 €

Arrivée sur le marché en 1997, la nouvelle Porsche 911 type 996 prendra la suite de la très désirable 993 qui reste à ce jour la dernière 911 à être équipée du fameux flat six refroidi par air. En effet, le lancement de cette nouvelle génération de 911 rime avec changements. Le moteur d'une part, sera désormais refroidi par eau, ce qui aura pour principale incidence de faire gonfler l'arrière de la voiture, et les mythiques phares ronds seront remplacés par les optiques du Boxster dans un souci de rentabilité... Ces deux modifications notables feront grand bruit dans la communauté 911, et même si elle ne fit pas tout de suite l'unanimité, cette 996 trouvera son public. Les ventes vont progresser de 40% par rapport à sa devancière, et les dimensions plus volumineuses de cette nouvelle génération finiront de donner un coup de vieux à la 993, et encore plus à la 964. Plus longue de 18cm, plus large de 3cm, cette 911 progresse en habitabilité et la planche de bord elle aussi partagée avec le Boxster gagne en ergonomie. Les performances se hissent aussi à un niveau supérieur. Le nouveau flat 6 de 3387 cm³ développe 300 chevaux à 6800 tr/min et permet à l'auto de passer sous la barre des 25 secondes au kilomètre départ arrêté. La plage d'utilisation du moteur est bien mieux exploitée, et sa toute nouvelle boîte de vitesse à 6 rapports reste encore à l'époque la référence face à la version Tiptronic. Plus confortable et facilement utilisable au quotidien, la 996 vient de faire entrer la 911 dans l'ère moderne.

L'exemplaire que nous présentons est une deuxième main dans un état irréprochable. Avec seulement 54 000 kilomètres au compteur, cette 911 Carrera 3.4I a bénéficié d'un entretien suivi. Achetée neuve en août 2001, son premier propriétaire parisien l'entretenait au centre Porsche Levallois comme le prouve son carnet, tandis que les deux dernières révisions furent effectuées chez Franck Ravé au Centre Porsche Arpajon. Le dernier gros entretien date de février 2017, facture à l'appui, alors que l'auto totalisait 48 221 km.

De nombreuses pièces d'usure ont été remplacées ce qui se traduit aujourd'hui par un comportement général très sain et par une fiabilité qui n'est plus à démontrer. Notre exemplaire est par ailleurs extrêmement bien optionné. Nous avons notamment recensé, entre autres options, les jantes 18" Turbo Look, le régulateur de vitesse, le PSM (Porsche Stability Management), le PCM (Porsche Communication Management), le téléphone, le chargeur 6 CD, les phares xénon mais aussi le toit ouvrant électrique. Il est très rare aujourd'hui de trouver un modèle comparable dans sa configuration, avec si peu de kilomètres et dans un état de présentation aussi impeccable. Proposée à un prix très attractif par rapport aux générations qui la précèdent, nul doute que la 996 se présente aujourd'hui comme une occasion de premier ordre à saisir sans tarder.

Seulement 54 000 kilomètres
Deuxième main avec carnet et factures
Une vraie 911 à un prix plus qu'accessible

*Only 54 000 kilomètres covered
Two previous owners, car with service record and invoices
A true 911 at a very reasonable price*

Carte grise française / Registration : French papers
Châssis n° / Chassis N° WP0ZZZ99Z1S606746
Moteur : 6 cylindres en ligne - 3.4I - 300 ch
Engine : 6-cylinder in-line - 3.4I - 300 bhp





Launched in 1997, the new Porsche 911 type 996 replaced the very desirable 993, which was the last model to be fitted with the famous air-cooled flat-six engine. This new generation of the 911 represented a major break with the traditional specifications and design philosophy and it incorporated many innovations. The engine was now water-cooled and one of the consequences of this was that the rear of the car needed to become considerably more voluminous. The traditional round headlights were dropped, in order to cut costs, and replaced by units shared with the Boxter. These important changes caused much discussion in the 911 community and even if the new 996 was resented by many, it gradually gained a following and its sales rose 40% higher than those of its predecessor. The increased dimensions and the shape of this new generation ended up by making the 993 look old fashioned and the 964 even more so. 18 cm longer and 3 cm wider, this 911 had much more interior space and the dashboard, also shared with the Boxter, was considerably more ergonomic. The performance stepped up to a higher level. The new 3387 cc flat-six produced 300 bhp at 6800 rpm and enabled the car to cover a kilometer from a standing start in less than 25 seconds. The usable rev range of the engine was much more easy to exploit and its completely new 6-speed manual gearbox became the benchmark in comparison with the Tiptronic box. More comfortable and easier for current use, the 996 took the 911 into the modern era.

The 911 Carrera 3.4 litre we are presenting has had two owners and is in impeccable condition. The odometer reading is a mere 54 000 kilometres and the car has always been regularly maintained since it was first bought in August 2001. Its first owner, who lived in Paris, had it serviced at the Porsche Centre at Levallois, as is shown in the service record. The two most recent services have been carried out by Franck Ravé at the Arpajon Porsche Centre, the last of these in February 2017 at 48 221 km (invoice in file). Many wearing parts have been replaced and the result is a car with excellent road manners and perfect reliability. The car has a full range of options, which include 18" Turbo Look wheels, cruise control, PSM (Porsche Stability Management), PCM (Porsche Communication Management), telephone installation, 6 CD stack, xenon headlights and electrically operated sunroof. It is difficult to find such a well-equipped car, with such a low odometer reading and in such impeccable condition. Still undervalued by the market compared with the previous air-cooled models (but this will not last), there is no doubt that this 996 is a judicious buy which should be seized without hesitation, in view of its modest cost.



306

1999 - MINI COOPER 1300 MPI SPORTSPACK

10 000 / 15 000 €

Lancée en 1959 par la British Motor Corporation, la Mini est une icône des sixties. Élégante, agile et performante, dans le trafic urbain comme sur des terrains plus hostiles et plus sportifs, cette automobile révolutionnaire et économique pour son époque a comblé des générations de conducteurs. Notre Mini date de mars 1999 et appartient à la version Mk VII produite de 1996 à 2000. Il s'agit de la dernière génération de la Mini originale telle que l'avait conçue son créateur Alec Issigonis. Dans sa version Cooper, historiquement la plus véloce, elle est équipée du moteur 1275 cm3 injection multipoint développant 62 chevaux et de l'équipement Sportspack. Ayant bénéficié d'une peinture neuve en 2016, cette voiture

ne fait pas son kilométrage (136 000 km). Son intérieur en cuir noir patiné s'assortit au mieux avec son tableau de bord en bois orné des différents compteurs à fond blanc. Extérieurement, elle est habillée de jantes alu 13 pouces et de pneus neufs, d'une rampe de deux phares additionnels, d'extension d'ailes d'origine et d'un toit ouvrant en toile électrique. Sur le plan mécanique, en 2017 d'importants travaux ont été effectués chez le spécialiste Mini BMC : révision complète du moteur, réfection de la boîte de vitesses, embrayage, train avant, suspensions, batterie neuve. Cette Mini très exclusive est prête à partir pour toutes distances.

Très bel état général
Équipement très complet
Dernière série de la Mini originelle

*Very good overall condition
Very comprehensive equipment
Last series of the original Mini*

Carte grise française / Registration : French papers
Châssis n° / Chassis number : SAXXNWAZRWD169650
Moteur 4 cylindres - 1275 cm3 - 62 ch
Engine : 4 cylinder - 1275 cc - 62 bhp





Launched in 1959 by the British Motor Corporation, the Mini is a milestone in the history of car design and an icon of swinging sixties society. Elegant, agile and as much at ease in town traffic as in more sporting conditions, this revolutionary car, offering economy motoring by the standards of the day, has delighted successive generations of drivers. Our Mini was first registered in March 1999 and is a Mk VII version, produced from 1996 until 2000. This is the last generation of the original Mini as conceived by Alec Issigonis. The Cooper model, the fastest version of the Mini, has a 1275 cc, multi-point injection engine putting out 62 bhp and carries the Sportspack equipment pack. Having been fully repainted in 2016, this vehicle looks fresher and younger than its 136 000 kms would lead you to expect. The black leather upholstery marries well with the wood veneered dashboard and the white faced instruments. The 13 inch alloy wheels are fitted with new tyres and there are a pair of additional headlights, the original wheel-arch extensions and an electrically operated fabric sunroof. In 2017, the specialist Mini BMC carried out substantial mechanical work, including a complete overhaul of the engine and rebuilding the gearbox, clutch, front suspension and steering. This very exclusive Mini is ready to take its new owner near or far, as he wishes.



307

2001 - RENAULT CLIO V6 PHASE 1

35 000 / 45 000 €

Pour célébrer son centenaire, Renault présente au Mondial de Paris 1998 trois modèles : la sage Twingo II, le luxueux concept-car Vel Satis et la Clio Renault Sport V6 24V, une étude dérivée de la Clio V6 Trophy qui court en lever de rideau des Grands Prix de Formule 1. La Clio V6 présente des similitudes avec un autre modèle célèbre du Losange : la Renault 5 Turbo. Comme elle, elle est dérivée du modèle de série le plus en vogue du moment. Mais surtout, elles ont en commun leur architecture et leur look bodybuildé. La Clio V6 est, comme son aînée, une propulsion à moteur central arrière et elle affiche une carrosserie sportive et agressive avec ses ailes élargies. Si elle est bien conçue par Renault Sport, son développement et sa production seront confiés au constructeur et préparateur anglais TWR dans son usine suédoise. La Clio V6 Phase 1 sort en 2001, portée par de belles promesses : une puissance de 230 chevaux, une boîte manuelle 6 rapports et un poids total de 1335 kg. Les performances annoncées sont impressionnantes, puisqu'elle atteint une vitesse maximale de 235 km/h, passe de 0 à 100 km/h en 6,4 s et abat

le kilomètre départ arrêté en 26,5 s. Avec 1631 exemplaires vendus en moins de 2 ans, la Clio V6 Phase 1 a ravi de nombreux passionnés qui l'attendaient avec impatience.

Notre exemplaire porte le numéro 496. Il s'agit d'une deuxième main totalisant 44 500 km qui a été entièrement révisée et qui sera livrée avec son carnet d'entretien ainsi qu'un important dossier de factures. Elle se présente dans un état général « showroom », extérieurement et intérieurement, qui atteste de son méticuleux entretien par son actuel propriétaire. Sa peinture gris iceberg est très bien préservée, ses jantes de 17 pouces sont comme neuves et la mécanique fonctionne parfaitement. Son V6 est parfaitement réglé et prend pleinement ses tours rappelant la présence des 230 chevaux dans le dos assortie de son envoutante sonorité. Il s'agit assurément d'une voiture attachante et à collectionner d'urgence avant que sa cote ne s'envole.

L'héritière de la Renault 5 Turbo
Sonorité du V6 et performances intéressantes
Futur véritable collector

*The heir to the Renault 5 Turbo
Tuneful V6 delivering excellent performance
Definitely a future classic*

Carte grise française / French registration papers
Châssis n° / Chassis number VF1C61A0623311512
Moteur V6 - 2946 cm³ - 230 ch
V6 engine - 2946 cc - 230bhp





To celebrate its centenary, Renault presented three cars at the 1998 Paris Motor Show: the sensible Twingo II, the luxurious Vel Satis concept car and the Clio Renault Sport V6 24V, a project based on the Clio V6 Trophy cars which raced as a curtain-raiser to the Formula 1 Grands Prix. The Clio V6 bore a similarity to another famous model from Renault, the 5 Turbo. Like its forebear, the Clio V6 was based on the most popular series production model at the time. But above all, they shared the same mechanical layout and pumped-up looks. Like the earlier car, the Clio V6 was a rear-wheel drive model with a mid-rear-mounted engine; it had an aggressive, sporting body with enlarged wings. Although the model was designed by Renault Sport, the development work and production were entrusted to the English engineering firm TWR at its facility in Sweden. The Clio V6 Phase 1 was launched in 2001, promising a power output of 230bhp, a six-speed manual gearbox and a total weight of 1335kg (2943lb). The performance figures announced were impressive, as it could reach a top speed of 235km/h (146mph), post a 0-100km/h (62mph) time of 6.4 seconds and dispatch the standing kilometre in just 26.5 seconds. With 1631 cars sold in less than two years, the Clio V6 Phase 1 delighted the many enthusiasts who had been waiting impatiently for it.

Our car is number 496. It has had two owners and has covered 44,500km (27,650 miles); it has been given a thorough service and will be delivered with its service booklet and a large file of invoices. Outside and in, the car is in showroom condition, attesting to the meticulous care lavished on it by its current owner. Its iceberg grey paintwork remains in excellent condition, its 17-inch wheels are like new, and it is in perfect mechanical order. The V6 has been impeccably set up and revs keenly, with its entrancing soundtrack reminding the driver of the 230 horses behind his back. It is without doubt a captivating machine which should be added to any collection as a matter of urgency, before prices for the model take off.



308

1991 - PEUGEOT 205 GTI 1.9 130 CH

12 000 / 18 000 €

C'est au milieu des années 70 que la mode des sportives compactes va naître avec comme fer de lance la mythique Golf GTI. Ce n'est qu'en 1984, soit huit ans après le lancement de la Golf GTI que Peugeot propulsera avec succès sa première 205 GTI équipée d'un moteur 4 cylindres de 1600 cc. Deux ans plus tard, le constructeur sochalien intègre à son catalogue une deuxième version qui propose comme évolution principale une augmentation de la cylindrée passant ainsi à 1900 cc. Celle-ci se révèle encore plus convaincante, avec une puissance de 130 chevaux obtenue à 6000 tr/min ! Le 1000 mètres départ arrêté passe alors sous la barre des 30 secondes ce qui est déjà exceptionnel pour l'époque. Pour parer à ces belles performances, un train avant ultra efficace et des freins à disques sont montés à l'avant, mais aussi à l'arrière, ce qui la différencie encore de sa sœur jumelle. La 205 GTI connaîtra un succès total avant de tirer sa révérence en 1993.

Le modèle que nous vous présentons est une deuxième main et appartient à son propriétaire actuel depuis 2014. Tout juste propriétaire il décide d'entreprendre une restauration complète de l'auto. Joints de culasse et de crémaillère, système de freinage, démarreur, alternateur, embrayage, distribution, presque toutes les pièces principales sont remplacées. La carrosserie

n'est pas en reste puisqu'elle connaîtra également une cure de jouvence. L'ensemble des travaux réalisés sont compilés dans un dossier photos qui accompagne le carnet tamponné. Totalisant 204 000 km cette 205 GTI 1.9 est une version 130 chevaux, qui n'est donc pas catalysée, et qui porte à merveille son impeccable robe noire exempte de rouille et rehaussée par le traditionnel liseré rouge que nous retrouvons également dans l'habitacle. La sellerie est dans un état comparable à celui de la carrosserie et ne présente aucune déchirure. Cette combinaison de couleurs nous plonge automatiquement dans un univers qui s'apparente à la compétition automobile cher à la marque. L'ensemble des équipements intérieurs est à l'image de l'aspect général de la voiture et fonctionne parfaitement. Rarement équipée de cette option à l'époque, les puristes considérant qu'elle lui faisait perdre en rigidité, cet exemplaire bénéficie du large toit ouvrant coulissant qui apporte beaucoup de luminosité à l'habitacle, et qui représente un réel atout pour profiter des beaux jours au grand air. Grâce à son importante restauration, cette 205 GTI 1.9 fonctionne à merveille et saura apporter pendant de belles années encore, beaucoup de plaisir à son futur propriétaire.

Restauration de qualité
Deuxième main avec carnet à jour
Equippée du toit ouvrant coulissant

*High-quality restoration
Two previous owners and up-to-date service record
Fitted with sliding sunroof*

Carte grise française / French registration papers
Châssis / Chassis number VF320CD6224439332
Moteur : 4 cylindres en ligne - 1905 cm³ - 130 ch
Engine : 4-cylinder - 1905 cc - 130 bhp





It was in the mid-1970s that the trend for compact sports models emerged, spearheaded by the legendary Golf GTI. It was only in 1984, eight years after the Golf GTI had been introduced, that Peugeot successfully launched its first 205 GTI, powered by a four-cylinder 1600cc engine. Two years later, the Sochaux-based manufacturer added a second version to its range, for which the most important change was an increase in engine size to 1900cc. This proved an even more formidable machine, developing 130bhp at 6000rpm! It reached 1000m from a standing start in under 30 seconds, an exceptional feat for the time. To handle this performance, it had highly effective front suspension and disc brakes not only at the front, but also at the rear, further distinguishing it from its lower-powered twin. The 205 GTI was an overwhelming success until it bowed out in 1993.

The car which we are offering for sale has had two previous owners, the second since 2014. As soon as he acquired it, he decided to completely restore the car. The cylinder head and steering rack gaskets, braking system, starter motor, alternator, clutch and distributor ... nearly all the major components were replaced. The bodywork too was given a facelift. All the work carried out has been documented in a photographic record which will be supplied along with the fully stamped service booklet. With 204,000km (127,000 miles) recorded, this 205 GTI 1.9 is a 130bhp version, i.e. a non-catalytic converter model. Its immaculate black paintwork (without a sign of rust) suits it perfectly and is set off by the traditional red pinstripe which can also be seen inside the car. The upholstery is in a condition to match the bodywork, without any tears. This combination of colours takes us back into the world of motorsport that was dear to the marque. The interior fittings are every bit as good as the rest of the car and everything works perfectly. Although it was an option rarely specified at the time – as purists believed it detracted from the car's structural rigidity – this model is fitted with the large sliding sunroof which makes the interior very light and airy and greatly contributes to the enjoyment of the car in the open air. Thanks to the extensive restoration undertaken, this 205 GTI 1.9 drives beautifully and will bring many more years of pleasure to its new owner.



309

1991 - PEUGEOT 309 GTI 16

12 000 / 18 000 €

Au sein de la famille GTI, la 309 GTI 16 incarne l'évolution la plus ultime de l'époque au catalogue du constructeur sochalien. Les ingénieurs de la marque n'ont pas hésité à loger sous le capot de cette 309 le moteur de la 405 Mi 16. Boostée par 160 chevaux qui la propulsent de 0 à 100 km/h en moins de huit secondes et lui permettent d'atteindre la barre de 220 km/h, cette nouvelle "bombe" de la route pointe en tête du peloton de la grande époque des GTI et prétend rivaliser avec certaines sportives allemandes sur le terrain des reprises et des accélérations.

Notre exemplaire a été Immatriculé pour la première fois en Espagne en 1991. Son compteur affiche aujourd'hui un peu moins de 124 000 kilomètres. En 2017, son actuel propriétaire a entrepris d'importants travaux d'entretien et de restauration dans le réseau Peugeot. Cette 309 GTI a notamment reçu une peinture complète dans sa teinte d'origine gris

Futura, tout comme ses jantes qui ont elles aussi été repeintes. A l'intérieur, les moquettes bleues électrique caractéristiques de ce modèle sont en bon état, tout comme les sièges baquets issus de la 405 MI 16. Au niveau mécanique, la voiture a été entièrement révisée, la distribution et la pompe à eau ont été changées, l'arbre à cames a été remplacé, ainsi que la batterie. Concernant le train avant, les triangles et silentblochs sont neufs. Le train arrière a lui été remplacé en échange standard. Enfin les roulements arrière sont neufs tout comme l'ensemble des flexibles de frein. Cette 309 GTI se présente donc dans un bel état mécanique et esthétique, ce qui est plutôt rare pour un tel modèle qui a souvent été malmené et mal entretenu. Le souvenir impérissable que la 309 GTI 16 a laissé dans la mémoire des ados de l'époque en fait aujourd'hui l'un des youngtimers les plus recherchés.

Entretien mécanique récent
Peinture grise de belle facture
Youngtimer recherché

*Recent mechanical work
High quality grey respray
Much sought-after youngtimer*

Carte grise française / Registration : French papers
N° châssis / Chassis N° : VF33CD6C210359648
Moteur 4 cylindres - 1905 cm³ - 160 ch
Engine : 4 cylinder - 1905 cc - 160 bhp





In the GTI category, the 309 GTI 16 represents the most highly developed version in the Peugeot catalogue. The engineers dared to put under the bonnet of this 309 the engine of the 405 Mi 16. The 160 bhp output enabled the car to accelerate from 0 to 100 kph in less than eight seconds and to hit a top speed of 220 kph, thus putting this 'hot hatchback' at the front of the pack at the height of the great GTI era and enabling it to match the standing start and mid-range acceleration of certain German sporting cars

The car in our sale was first registered in Spain in 1991. Today the odometer shows a little less than 124 000 km. In 2017, the current owner entrusted a Peugeot dealer with major maintenance and restoration work. This 309 GTI 16 was entirely resprayed in its original tone of Futura grey and the wheels were also repainted. The electric blue carpets which were a feature of this model, are in good condition, as are the 405 Mi 16 type bucket seats. The mechanical organs of the car were thoroughly overhauled : new timing belts, water pump, camshaft and battery were fitted. The rubber bushes and arms of the front suspension were renewed and the rear suspension had a standard exchange. The rear wheel bearings and all the flexible brake hoses are new. The car is therefore in particularly good mechanical and cosmetic condition, which is unusual for a model which has often been harshly used and badly maintained. The strong impression which the 309 GTI 16 when new left in the minds of a whole generation of teenagers means that it is now one of the most eagerly sought after youngtimers.



310

1987 - VOLKSWAGEN GOLF GTI 16S

12 000 / 18 000 €

Fort du succès de la première génération de la Golf GTI en 1976, le constructeur allemand lance en 1984 la production de la Golf 2 GTI pour contrer l'arrivée de celle qui deviendra sa grande rivale, la Peugeot 205 GTI. Rapidement, la Golf 2 GTI souffre la comparaison avec son homologue française, c'est pourquoi Volkswagen propose dès le mois de mars 1985 la nouvelle Golf 2 GTI 16S (16 soupapes) qui propose une mécanique plus aiguisée. Ceux qui n'avaient pu s'offrir la formidable Golf GTI Oettinger sortie 4 ans plus tôt pourront enfin assouvir leur envie de hauts régimes grâce aux 139 chevaux du 4 cylindres maison qui culmine à un régime de 6100 tr/min comparés aux 5400 tr/min de la version 8 soupapes. Plus lourde que son aînée, la deuxième génération apparaît en effet plus pataude, et pour cause, son dessin n'est plus signé du maître Giugiaro... Toutefois, la mode reste aux logos et aux gros boucliers, sans oublier les indispensables jantes 15 pouces BBS qui subsistent cependant en option. Avec son moteur rageur et grâce à des réglages plus virils, la GTI 16S se distingue aisément de la version de base par son comportement plus sportif, mais toujours aussi polyvalent.

L'exemplaire que nous proposons est une troisième main qui totalise à ce jour seulement 68 547 km au compteur ce qui est dérisoire pour une voiture de cette époque. Dans sa teinte rouge flamboyante, cette Golf GTI 16S est remarquablement conservée tant au niveau de la carrosserie que de son intérieur en tissu qui nous plonge immédiatement dans les années 80. Les badges et autocollants « GTI 16S » et « 16 soupapes » sont préservés sur la carrosserie quand bien d'autres autos en sont désormais dépourvues. Notre modèle est équipée des rares jantes BBS RS de 16 pouces à écrou central dérivées de la compétition. Les jantes montées à l'origine sur cette auto seront livrées lors de la vente. Le moteur semble avoir conservé toute sa vivacité mais nécessite comme à l'époque d'aller chercher les tours pour disposer de toute la puissance. Bien guidée, jamais piègeuse, le freinage est correct et conforme à l'origine. Véritable collector, peu répandue, cette Golf GTI 16S représente une occasion de choix pour les passionnés de youngtimers.

Version aboutie de la Golf 2 GTI
Rare dans cette présentation
Style GTI à son paroxysme

*Up-market version of the Golf GTI Mk2
Rare in this presentation
The best of the GTI breed*

Titre de circulation monégasque / Registration : Monaco papers
Châssis n° / Chassis n° WWWZZZ19ZHB423010
Moteur : 4 cylindres - 1780 cm3 - 139 ch
Engine : 4-cylinder - 1780 cc - 139 bhp





Following the success of the first generation of the Golf GTI, launched in 1976, VW brought out in 1984 the Golf GTI Mk2 to counter the car which would become its great rival, the Peugeot 205 GTI. The Golf GTI Mk2 soon suffered from the comparison with its French rival and this was the reason why Volkswagen hurried to launch in March 1985 the new Golf Mk2 GTI 16V (4 valves per cylinder) which had a more sophisticated engine. Those who had been unable to get their hands on the exciting Oettinger Golf GTI 16V, launched 4 years earlier, were at last able to indulge their taste for freely-revving engines with the factory produced 139 bhp unit having a rev limit at 6100 rpm, compared to the 5400 revs allowed by the 8 valve version. The second generation was heavier than its predecessor and its appearance was less incisive. This was hardly surprising as the master designer Giugiaro was no longer involved. Nonetheless, the fashion was for badges and deeper front valances, as well as the indispensable BBS 15 inch wheels which remained available on option. With its fiery engine and more sporty chassis settings, the GTI 16V showed a clear superiority over its humbler version, having much sharper handling while still remaining comfortable and versatile.

The car in our sale has had three owners and has only covered a total of 68 547 km, which represents a very small distance covered annually in view of its age. With its bright red paintwork, this Golf GTI 16V is remarkably well preserved, both externally and inside, where the characteristic cloth covered seats take us straight back to the eighties. The proper badges and stickers denoting this model are all present and intact, whereas they are very often missing on these cars. Our car has the rare BBS RS centre-locking 16 inch wheels derived from competition. The original factory issue wheels will also be delivered with the car. The engine appears to have retained all its liveliness, although as when it was new it needs to be revved hard to deliver its full power. With a taut chassis and forgiving handling which never catches you out, combined with adequate, stable braking, this car has all its original characteristics. A highly collectable and rather rare model, this Golf GTI 16V offers an outstanding opportunity for lovers of youngtimers.



311

1971 - CITROËN SM MASERATI

35 000 / 45 000 €

Dévoilée au salon de Genève en 1970, la SM, pour projet S Maserati, frappe par sa ligne novatrice que l'on doit à Robert Opron. Ses lignes tendues offrent à la SM un dynamisme unique. Son excellent Cx de 0.46 est le résultat d'un important travail en soufflerie qui dicte l'esthétique globale. Profitant du rachat de Maserati par Citroën en 1968, la SM bénéficie sous le capot, d'un tout nouveau bloc V6 double arbre marqué du trident et d'une cylindrée de 2 670 cm³. Reprenant les suspensions hydropneumatiques de la DS, elle garde ce confort cher à Citroën et la nouvelle direction Diravi à rappel asservi lui permet de soutenir une vitesse élevée avec la plus grande facilité. Seuls 12 920 exemplaires seront vendus sur cinq années de production. Aujourd'hui de plus en plus recherchées, les SM bénéficient d'un regain d'intérêt croissant. Synthèse parfaite entre modernité, confort et performances, la SM est une vraie GT différente, statuaire et racée.

Notre Citroën SM fait partie des recherchées versions à trois carburateurs Weber. Elle fut achetée neuve à Paris et livrée à Bastia pour le compte de madame Marlène Coton, première femme au monde à avoir dirigé l'écurie Citroën Sport. Elle se présente dans une livrée associant une carrosserie sable métallisé « AC318 » avec un intérieur en cuir marron du plus bel effet. N'ayant

connu que deux propriétaires depuis l'origine, dont l'actuel depuis 2008, cette voiture a l'intérêt de présenter un historique particulièrement stable, son deuxième propriétaire, membre du Citroën SM Club de France et mécanicien de la marque ayant toujours apporté un soin tout particulier à l'entretien de son auto. Côté mécanique, le moteur 2,7 L à carburateurs a été refait il y a 6000 km et fiabilisé (chaînes de distributions, soupapes sans sodium, pompe à huile renforcée). L'embrayage fut également remplacé. Et il est important de préciser que tout le système hydraulique fonctionne sans faille et est à jour de ses révisions (sphères et accumulateur). La carrosserie est en très bon état général, tout comme l'habitacle, sellerie, moquettes, ciel de toit et tableau de bord sont superbes. Cerise sur le gâteau, elle possède encore son autoradio d'origine. Dotée d'une documentation complète, notre exemplaire sera notamment vendu avec son livret d'origine. Désormais très recherchées, les SM deviennent plus rares sur le marché et sont considérées comme l'aboutissement de la haute couture automobile par Citroën. Sa ligne et son intérieur restent impressionnants de modernité et sa mécanique est désormais fiabilisée grâce à de nombreux spécialistes du modèle. En très bel état général, notre SM est une excellente opportunité de découvrir une GT au charme iconoclaste dont le raffinement et la rareté ne cessent de faire grimper la cote.

Rare deuxième main
La référence française en matière de Grand Tourisme
Moteur et hydraulique fiabilisés

*Rare two-owner car
The ultimate French GT
Engine and hydraulic systems adapted for improved reliability*

Carte grise française / French registration papers
Châssis n° / Chassis number 03SB0370
Moteur : V6 - 2670 cm³ - 178 cv
Engine : V6 - 2670 cc - 178 bhp





Introduced at the Geneva Motor Show in 1970, the SM – for Project S Maserati – made a striking debut with its innovative styling by Robert Opron. Its taut lines gave the SM an exceptionally dynamic look. Its excellent drag coefficient of 0.46 was the result of extensive wind tunnel work, which determined its overall appearance. Taking advantage of Citroën's takeover of Maserati in 1968, under the bonnet the SM had a completely new twin-cam V6 engine with a capacity of 2670cc bearing the trident logo. Making use of the hydropneumatic suspension from the DS, it retained the level of comfort that Citroën held dear, while the new Diravi steering with a power-assisted return mechanism made it possible to maintain high speeds with complete ease. Only 12,920 cars would be sold during the model's five years in production. Increasingly sought after today, the SM is attracting more and more interest. The perfect blend of modernity, comfort and performance, the SM is a true GT, which is different, prestigious and stylish.

The Citroën SM which we are offering for sale is one of the desirable versions fitted with three Weber carburettors. Purchased new in Paris, it was delivered to Bastia for Madame Marlène Coton, the first woman in the world to have managed the Citroën Sport team. It is presented in a most attractive combination of metallic sable brown paintwork (code AC318) and a brown leather interior. Having had only two owners since new, and with its present owner since 2008, this car benefits from a particularly stable ownership history; its second owner, a Citroën mechanic and member of the French Citroën SM Club, has always lavished the utmost care on the maintenance of his car. On the mechanical side, the 2.7-litre carburettor engine was overhauled 3700 miles ago and work undertaken to improve its reliability (timing chains, sodium-free valves and a strengthened oil pump). The clutch was also replaced. It is important to note also that the entire hydraulic system works impeccably and has been regularly serviced up to date (spheres and accumulator). The bodywork is in very good overall condition, as is the interior; the upholstery, carpets, headlining and dashboard are superb. And, the icing on the cake, it still has its original radio. The car we are selling comes with extensive documentation, including its original manual. Now much in demand, the SM is rarely seen on the market and is considered the ultimate expression of automotive haute couture from Citroën. Its styling and interior remain impressively modern, while its mechanical reliability issues have been overcome thanks to the many specialists in the model. In excellent overall condition, this SM is a great opportunity to discover a GT imbued with a radical charm, whose refinement and rarity are constantly driving up prices.







312

1962 - PORSCHE 356 BT6 1600

65 000 / 75 000 €

La Porsche 356 n'est rien de moins que le premier modèle produit par la marque allemande il y a exactement soixante-dix ans. Il a été imaginé pendant la Seconde Guerre mondiale par Ferry Porsche sur les bases mécaniques de la Volkswagen Coccinelle par souci d'économie et dessinée par Erwin Komenda, alors tous deux expatriés en Autriche à Gmünd. C'est dans cette ville que le premier prototype et une première série de 356 est fabriquée en 1948. Puis, la totalité de la production déménagera à Stuttgart en 1950. Baptisée pré-A, la première série se révèle aussitôt un succès commercial aux Etats-Unis. Notamment auprès des acteurs d'Hollywood. A commencer par James Dean qui sera un inconditionnel de la marque. Fabriquée jusqu'en 1955, la 356 pré-A propose son moteur quatre cylindres à plat en trois cylindrées (1100, 1300 et 1500 cm3) et les déclinaisons Coupé, Cabriolet et Speedster qui seront reprises sur les versions ultérieures. Puis, elle cède sa place à la 356 A, largement modifiée et proposée avec cinq motorisations dont trois 1600 cm3. En 1960, la 356 A est remplacée par la 356 B (T5) entièrement repensée. Sa puissance s'étend de 60 chevaux pour la 356 B 1600 à 140 chevaux pour la 356 B 2000 GS-GT Carrera 2. La série B se distingue également de sa devancière par son pare-chocs avant au positionnement plus élevé d'environ dix centimètres équipé de butoirs de pare-chocs élargis, ainsi que par des phares positionnés plus haut. Avec la

BT6 sortie en 1962, la 356 B se voit dotée d'un capot avant s'élargissant nettement vers le bas, ainsi que d'une trappe de réservoir située dans l'aile avant droite.

Notre exemplaire est une 356 BT6 1600 Coupé de 1962 qui présente tous les attributs correspondant à ce modèle. Cette Porsche a été entièrement restaurée aux Etats-Unis avant d'être réimportée en Europe. Elle arbore une magnifique peinture gris ardoise (référence 6201) sobre et élégante, des chromes et des enjoliveurs en excellent état, ainsi qu'un intérieur de belle facture avec une sellerie noire parfaitement patinée et des moquettes grises en bon état. Signalons que son moteur n'est pas celui d'origine, c'est un bloc 1600 C (type 616/15), plus puissant de 15 chevaux, pour atteindre 75 ch. Cette voiture a été régulièrement entretenue depuis son importation. Ainsi, en 2015, son propriétaire a procédé au remplacement des pièces suivantes : amortisseurs arrière, batterie, bobine, allumeur, cinq jantes chromées, réservoir, phares avant. 2016 a été l'occasion de remplacer la butée d'embrayage et un cylindre de roue, d'installer une pompe à essence électrique et de remettre en état le faisceau du tableau de bord. Enfin, en 2017, les freins ont été démontés et réglés. Autant de révisions qui garantissent à cette 356 un excellent fonctionnement mécanique.

Exemplaire en très bon état général
Première génération Porsche
Look fifties

*Model in excellent overall condition
First generation Porsche
Fifties style*

Carte grise collection / French registration papers (as a historic vehicle)
Châssis n° / Chassis number : 210137
Moteur 4 cylindres à plat - 1600 cm3 - 75 ch
Engine flat-four - 1600cc - 75bhp





The Porsche 356 is nothing less than the first-ever model produced by the German manufacturer exactly 70 years ago. It was conceived during the Second World War by Ferry Porsche, who based it on the Volkswagen Beetle to reduce costs, and styled by Erwin Komenda, both then living outside Germany, in the town of Gmünd in Austria. It was there that the initial prototype and first series of the 356 were built in 1948. Then, in 1950, all production was transferred to Stuttgart. Christened the 'pre-A', the first series proved an immediate success in the United States, and especially so among Hollywood actors, led by James Dean, who became an ardent supporter of the brand. Built until 1955, the 'pre-A' was available with a flat-four engine in three sizes (1100, 1300 and 1500cc) and in Coupé, Cabriolet and Speedster form, variants which would continue for the models which followed it. This model then made way for the 356 A, which was extensively modified and was available with five different engines, including three 1600cc units. In 1960, the 356 A was in turn replaced by the 356 B (T5), which was entirely redesigned. Its power output ranged from 60bhp for the 356 B 1600 right up to 140bhp for the 356 B 2000 GS-GT Carrera 2. The B-series could also be distinguished from its predecessor by its front bumper, mounted about four inches higher and fitted with larger overriders, as well as its headlamps, which were positioned higher up. With the BT6, which came out in 1962, the front bonnet of the 356 B was now wider at the bottom, while the fuel filler was mounted on the right front wing.

The car which we are offering for sale is a 356 BT6 1600 Coupé from 1962, which has all the attributes associated with this model. This Porsche was completely restored in the United States before being reimported into Europe. It has magnificent Slate Grey paintwork (reference 6201), which is sober and elegant, while its chrome and wheel trims are in excellent condition. The interior is likewise in fine shape, with perfectly patinated black upholstery and grey carpets in good order. It should be noted that the engine is not original but is a 1600 C unit (type 616/15), developing an additional 15bhp and 75bhp in all. The car has been regularly maintained since it was reimported. In 2015, for example, the owner had the following parts replaced: the rear shock absorbers, the battery, the coil, the distributor, five chromed wheels, the fuel tank and the headlamps. In 2016, it was the turn of the clutch release bearing and a wheel cylinder to be replaced, while an electric fuel pump was fitted and the dashboard wiring overhauled. Finally, in 2017, the brakes were removed and adjusted. All this service work has ensured that this 356 is in excellent mechanical order.



313

1964 - JAGUAR TYPE E 3.8

120 000 / 150 000 €

Depuis la fin de la guerre, Jaguar incarne le Grand-Tourisme à l'anglaise par excellence.

La génération des roadsters XK 120, 140 et 150 a largement contribué à construire cette image sportive au travers de ses succès en compétition. Mais les années passent et Jaguar se doit de trouver une digne héritière à sa glorieuse histoire.

Alors la firme de Coventry travaille dans le plus grand secret à celle qu'elle va baptiser Type E, en référence aux Types C et D qui se sont imposées aux 24 Heures du Mans et dans de nombreuses autres épreuves internationales...

Révélee à Genève, et non à Londres, pour bien marquer la volonté d'une carrière internationale, la Type E connaît un succès immédiat et sera très vite élue «plus belle voiture du monde» par les journalistes spécialisés. Nombreuses sont les personnalités de l'époque à s'empresse de passer commande: Françoise Sagan, Charles Trenet, Robert Hirsch, sans parler des têtes couronnées...

Le design de la Type E a souvent été attribué à Sir William Lyons, c'est pourtant à Malcom Sayer, aérodynamicien issu de l'industrie aéronautique, que l'on doit ce coup de crayon magique. Habillant un châssis tubulaire très léger, le designer anglais a offert à sa création ce capot immensément long et plat qui contribue

au magnétisme qu'elle exerce sur le public d'hier et d'aujourd'hui. Beaucoup moins chère que ses concurrentes directes, avec un châssis sportif et des performances de premier ordre, la Type E cumule les atouts.

Le modèle présenté est un splendide coupé série 1 équipé d'un moteur 3.8 l. Vendu neuf par le concessionnaire Max Hoffman à New York, il est l'un des derniers exemplaires sortis d'usine. En 2014, la carrosserie a été entièrement poncée avant d'être repeinte dans sa teinte d'origine. Cette belle peinture noire se marie parfaitement avec son intérieur beige doté d'une superbe patine. Cette voiture tourne comme une horloge, elle a été consciencieusement entretenue par son propriétaire, les amortisseurs, la ligne d'échappement et les jantes ont notamment été remplacés il y a quelques années. Son essai routier nous a donné entière satisfaction et nous a prouvé qu'elle n'avait rien perdu de sa fougue d'antan.

Dans sa version la plus pure et la plus prisée, ce très bel exemplaire mérite les attentions de tout collectionneur exigeant. Ne laissez pas passer l'opportunité de vous offrir l'une des plus belles créations de Coventry.

L'un des plus beaux coupés du monde
Un exemplaire matching numbers
Une très belle configuration

*One of the most beautiful coupés in the world
Matching numbers
Excellent specification*

Carte grise française / French registration papers
N° châssis / Chassis number : 890835
Moteur : 6 cylindres en ligne - 3781 cc - 265 ch
Engine: six-cylinder in-line - 3781cc - 265 bhp





Since the end of the war, Jaguar's cars had come to epitomise Grand Touring. The generation of XK 120, 140 and 150 roadsters had made a major contribution to the marque's sporting image through their successes in motorsport. But time had moved on and Jaguar needed to find a distinguished successor to continue its glorious history.

The Coventry firm therefore worked in the utmost secrecy on the model it would name the E-Type, in reference to the C-Type and D-Type models which had won the Le Mans 24 Hours race and many other international events ...

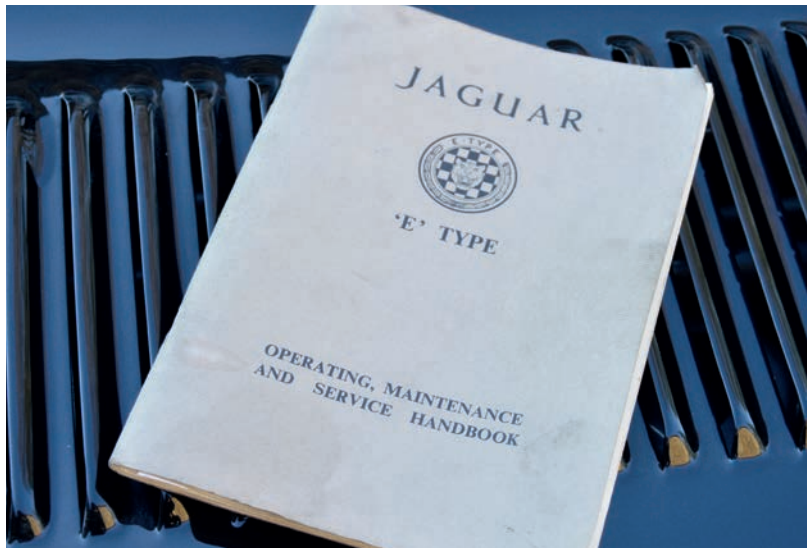
Unveiled at Geneva, and not at London, to signal clearly its international ambitions, the E-Type was an immediate success and was soon elected "The most beautiful car in the world" by motoring journalists. Many well-known personalities of the day hastened to place their orders, among them Françoise Sagan, Charles Trenet and Robert Hirsch, not to mention members of royalty ...

The design of the E-Type has often been attributed to Sir William Lyons, but in fact its magical lines were penned by Malcom Sayer, an aerodynamicist who had come from the aviation industry. Fitting it over a very light tubular chassis, the English designer conceived a body with an enormously long, flat bonnet which contributed to the magnetic attraction it exercised on the public of the time, as it continues to do today. Far less expensive than its direct competitors, with a sporting chassis and first-class performance, the E-Type had everything going for it.

The model which we are presenting for sale is a splendid Series 1 Coupé with a 3.8-litre engine. Sold new by the importer Max Hoffman in New York, it was one of the last such cars to leave the factory. In 2014, the body was completely sanded down before being repainted in its original colour. Its attractive black paintwork goes perfectly with its superbly patinated beige interior. The car runs like clockwork, having been meticulously maintained by its previous owner; in particular, the shock absorbers, exhaust system and wheels were all replaced a few years ago. During our road test, we were completely satisfied with the car, which proved that it had lost none of its original vigour. In this purest and most sought-after version, this fine example of the E-Type is worthy of the attention of the most demanding of collectors. Don't let this opportunity slip by to treat yourself to one of Coventry's finest creations.







314

1929 - AMILCAR CGSS BIPLACE

80 000 / 100 000 €

Fondée en 1920 à Saint-Denis, la firme Amilcar (anagramme des noms de ses fondateurs : Joseph Lamy et Émile Akar) est spécialisée dans la fabrication de cyclecars : des véhicules de petit gabarit, à trois ou quatre roues, deux places maximum, dont le moteur n'excède pas 1100 cm³ et un poids total inférieur à 350 kg. A l'époque ce type d'automobile était en effet moins taxé qu'une automobile plus imposante qui restait un objet de luxe. La première Amilcar est présentée au Salon de Paris en 1921. Il s'agit du type CC qui devient rapidement un succès commercial et permet à Amilcar de lancer d'autres modèles. Ainsi apparait en 1922 une version plus sportive à châssis court baptisée CS motorisée par un 4 cylindres de 1004 cm³. Puis, en 1923, la CGS (Grand Sport), à moteur de 1 074 cm³ avec un freinage sur les quatre roues. Mais la plus sportive et la plus exclusive des Amilcar sera la CGSS (Châssis Grand Sport Surbaissé) présentée en 1926. La CGSS différait de la CGS par son empattement plus court, son moteur 1074 cm³ (60X95) plus puissant permettant d'atteindre les 120 km/h et surtout sa carrosserie plus effilée, plus basse, plus harmonieuse et plus sportive. Autant de caractéristiques qui firent de la CGSS une automobile particulièrement prisée des gentlemen drivers qui furent nombreux à l'engager en compétition.

Notre Amilcar CGSS de 1929 est d'autant plus désirable qu'elle est authentique et

a bénéficié d'une restauration complète effectuée dans les règles de l'art comme le dossier qui l'accompagne en atteste. Achetée complète et roulante en 2006 à un membre du Club Amilcar qui la possède depuis de nombreuses années, elle devient la propriété d'un ingénieur passionné qui a déjà œuvré sur d'autres modèles. Il entreprend un démontage complet en vue d'une restauration totale. Premier constat, la structure en bois est ancienne mais en très bon état. Malheureusement, le bloc moteur d'origine ne pourra être sauvé et sera remplacé par le bloc 4 cylindres (60x110) de 1244 cm³ de la Type M (acheté auprès du Club Amilcar) équipé d'une culasse Cozette en aluminium (accessoire d'époque qui offrait un vrai plus pour la puissance). La boîte de vitesses à 4 rapports, l'embrayage, le pont arrière avec différentiel, le boîtier de direction, les tambours de freins, le réservoir, le faisceau électrique, l'ensemble des éléments du tableau de bord sont quant à eux conformes au modèle et ont bénéficié d'une réfection soignée qui garantit leur parfait fonctionnement. Afin d'adapter cette Amilcar à la circulation moderne, son propriétaire l'a dotée d'un ventilateur électrique, ainsi que d'un démarreur électrique qui peut, le cas échéant, être remplacé par la bonne vieille manivelle d'époque. Enfin, pour compléter la visite de cette intéressante CGSS, sachez que la sellerie en cuir noir (2 places décalées) a été refaite, le magnifique volant d'époque restauré et vernis, la carrosserie en

Rarissime authentique CGSS
Restauration de très grande qualité
Fonctionnement irréprochable

*Extremely rare authentic CGSS
Top-quality restoration
Perfect working order*

Carte grise française de collection / French registration papers
(as a historic vehicle)
Châssis n° / Chassis number: 41934
Moteur (n° 41934) 4 cylindres (60x110) - 1244 cm³
Engine (number 41934) : four-cylinder (60 x 110mm) - 1244cc



aluminium repeinte et les pneus remplacés par des Blockley « Concours Classico » (400x19). Depuis l'achèvement de sa restauration en 2007, cette Amilcar n'a parcouru que 5000 km et se présente dans un parfait état concours. Aujourd'hui, son propriétaire s'en sépare à regret en raison de problèmes de dos et de genoux qui compliquent son accès à bord.

Notre essai sur route a confirmé le parfait fonctionnement et comportement de cette Amilcar avec laquelle il est aisé de rouler à 80 km/h et d'apprécier le caractère entier et authentique de la conduite d'une sportive d'avant-guerre. Construite à seulement 984 exemplaires entre 1927 et 1929 (selon l'ouvrage de Gilles Fournier) et répertoriée sous les n° de série allant de 41001 à 41985, une telle CGSS est rarissime et extrêmement recherchée. Avec quelques rallyes futurs à son actif, elle prendra la patine du temps qui sied à un tel modèle.

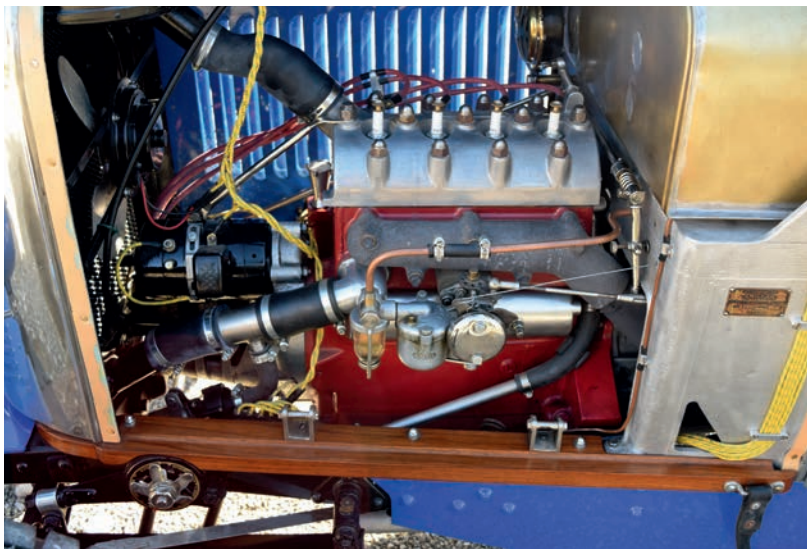


Founded in Saint-Denis in 1920, the Amilcar company (an anagram of the names of its founders, Joseph Lamy and Emile Akar) specialised in the production of cyclecars: small cars with three or four wheels, two seats at most, an engine not exceeding 1100cc and a total weight of no more than 350kg (772lb). At this time, vehicles of this kind were subject to lower taxes than larger cars, which remained luxury items. The first Amilcar, the type

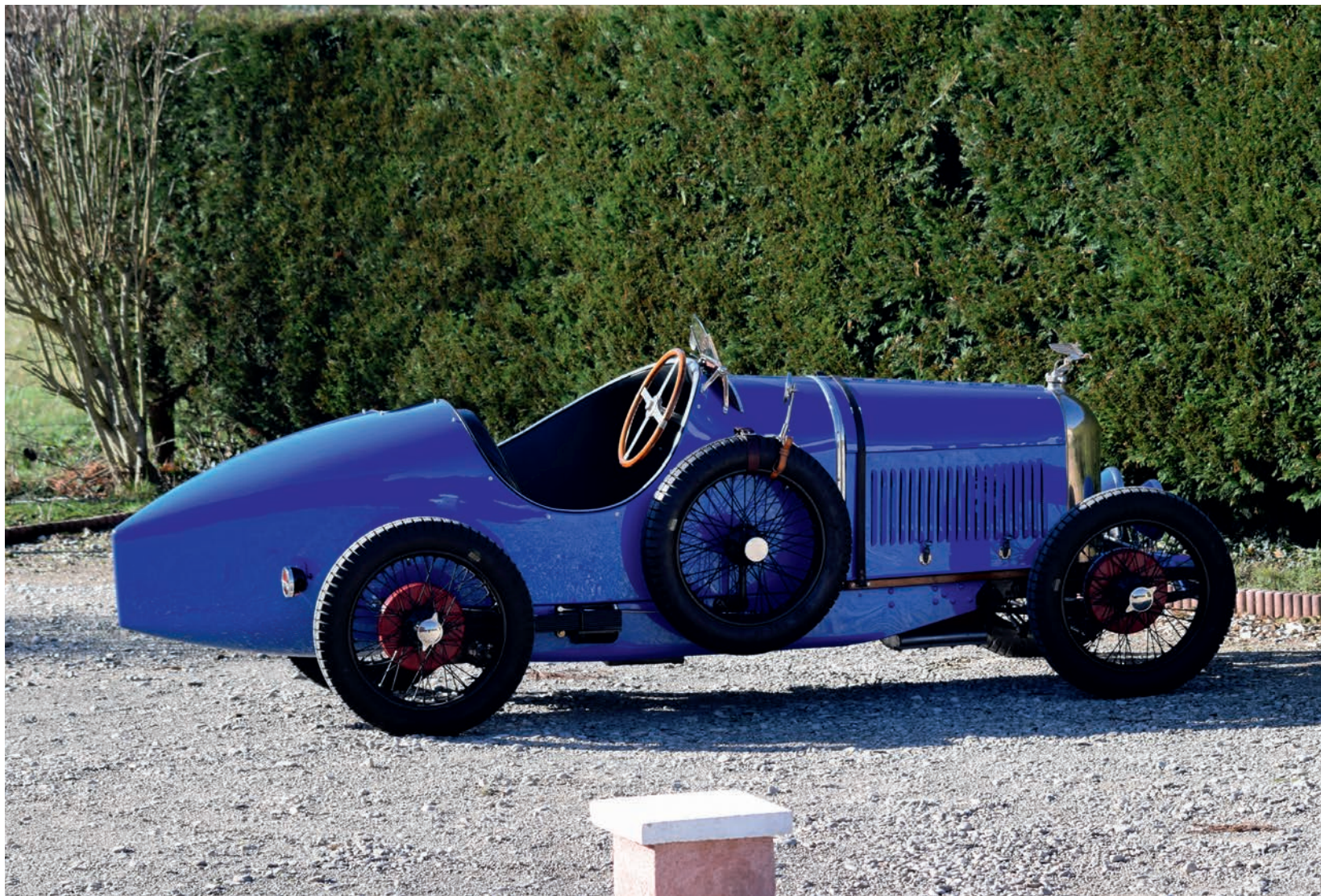
CC, was presented at the Paris Motor Show in 1921. This rapidly became a commercial success and enabled Amilcar to introduce further models. Thus, in 1922, a sportier model known as the CS made its appearance: this had a short chassis and was powered by a four-cylinder 1004cc engine. In 1923, the CGS (Grand Sport) followed, with a 1074cc engine and brakes on all four wheels. The sportiest and most exclusive Amilcar, however, was the CGSS (for Châssis Grand Sport Surbaissé or Lowered Grand Sport Chassis), introduced in 1926. The CGSS differed from the CGS through its shorter wheelbase, its more powerful 1074cc engine (60 x 95mm) – which allowed it to reach a top speed of 75mph (120km/h) – and, above all, its lower, streamlined bodywork, which was better looking and more sporting in style. All these features combined to make the CGSS a model particularly appreciated by the many amateur racing drivers who entered it in competition. The 1929 Amilcar CGSS which we are offering for sale is even more desirable in that it is a genuine model and has undergone a complete restoration to the highest standards, as the file accompanying it confirms. It was bought complete and in running order in 2006 from a member of the Amilcar Club who had owned it for many years, by an enthusiastic engineer who had already worked on other cars. His first observation was that the wooden structure was old, but in very good condition. Unfortunately, the engine block could not be salvaged and was replaced by a 1244cc four-cylinder block (60 x 110mm) from a Type M, purchased from the Amilcar Club, which was equipped with a Cozette aluminium cylinder head, a period accessory which delivered a real increase in power. The four-speed gearbox, clutch rear axle and differential, steering box, brake drums, fuel tank, wiring loom and all the dashboard equipment are all correct for the model and have been meticulously overhauled to ensure that they work perfectly. To adapt this Amilcar to modern traffic conditions, its owner has fitted an electric fan as well as an electric starter, which can be replaced if need be by the traditional starting handle. Finally, to complete our look over this interesting CGSS, it should be noted that the black leather upholstery (with two offset seats) has been restored, the magnificent period steering wheel refurbished and revarnished, the aluminium bodywork repainted, and the tyres replaced with Blockley 'Concours Classico' (400x19) rubber. Since the restoration was completed in 2007, the Amilcar has covered only 5000km (3100 miles) and is in faultless concours condition. It is with regret that its owner is selling it today, because of problems with his back and knees which make it hard for him to climb on board.

Our road test confirmed that the Amilcar drives and handles perfectly; it is easy to run at 80km/h (50mph) and to savour in full the authentic experience of driving a pre-war sports car.

With just 984 cars built from 1927-1929 (according to Gilles Fournier's book), with chassis numbers in the range 41001 – 41985, a CGSS like this is exceedingly rare and very highly sought after. With a few historic rallies under its wheels, it will take on the patina which so suits a model such as this.







315

1937 - ASTON MARTIN 2.0L 15/98 TOURER CHÂSSIS LONG

150 000 / 170 000 €

Si Aston Martin est aujourd'hui connu à travers le monde grâce à sa lignée de GT lancée en 1950 avec la DB2, il convient de rappeler que dès les années 30, celle qui allait devenir la firme de David Brown était déjà l'une des marques sportives Britanniques les plus admirées et titrées en compétition. Directement dérivée des deux Aston Martin « Speed Model » du Mans 1936 équipées du 4 cylindres de 1974 cc, le modèle que nous présentons reprend la même mécanique sur un châssis plus long capable d'accueillir deux passagers dans le spider arrière. Très élégante elle n'en est pas moins une sportive affirmée grâce à une puissance de 98 cv, d'où son nom 15/98 Tourer. Produits à seulement 24 exemplaires, il ne resterait selon l'AMOC que 11 exemplaires répertoriés au monde.

Sortie d'usine en 1937 et carrossée par Abbott, C7/750/LT a été entièrement restaurée en 1997. L'ensemble de la carrosserie a été revu et le châssis entièrement sablé, traité puis repeint ainsi que sa structure en bois. Le moteur, a quant à lui été entièrement refait avec le remplacement

des pistons, segments et soupapes avec la rectification des cylindres et la révision des carburateurs SU. Un dossier photo retrace la restauration étape par étape. La majorité des pièces a été fournie par l'Ecurie BERTELLI PRE-WAR ASTON MARTIN et les travaux exécutés par le Retro Garage Belvédère en Suisse.

Afin d'en faciliter l'usage, un ventilateur additionnel a été ajouté. On note également depuis le remplacement des roulements de roue, l'échange standard du boîtier de direction, et le remplacement de la culasse. Primé à Goodwood lors d'un rassemblement de l'AMOC en 1981, cette Aston Martin 15/98 Tourer est en très bel état de présentation et sera la voiture idéale pour rallier les plus prestigieux rallyes historiques. Elle est accompagnée de sa carte d'identité FIVA délivrée le 10 mars 2011 en classe A/3 et de son titre de circulation suisse.

Restauration soignée
Seulement 24 exemplaires produits
Primée second lors du concours de l'AMOC à Goodwood en 1981

*Meticulously restored
Only 24 cars built
Second place at the AMOC Concours at Goodwood in 1981*

Châssis N° / Chassis number C7/750/LT
Titre de circulation suisse / Swiss registration papers
Moteur : 4 cylindres - 1978 cm3 - 98 ch
Engine : 4-cylinder - 1978 cc - 98 bhp

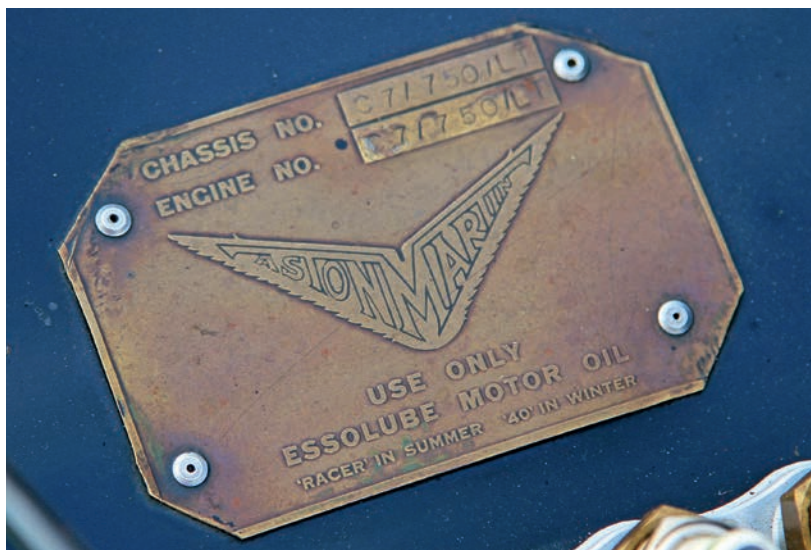
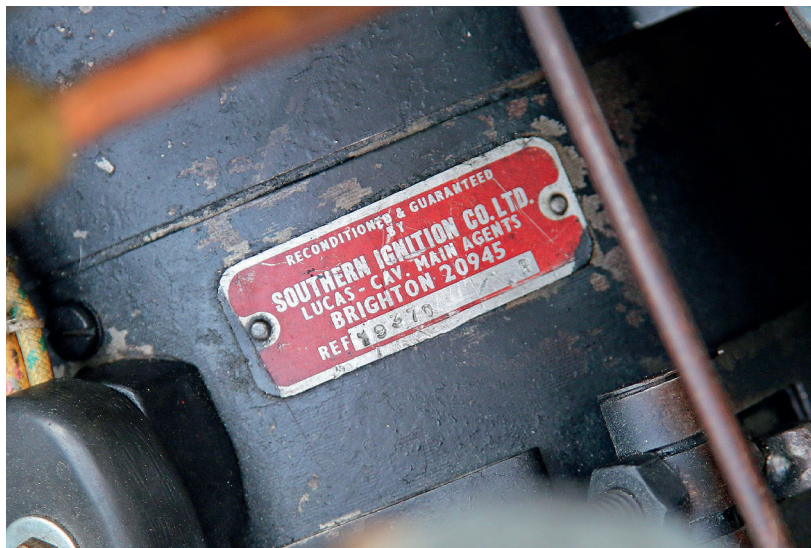




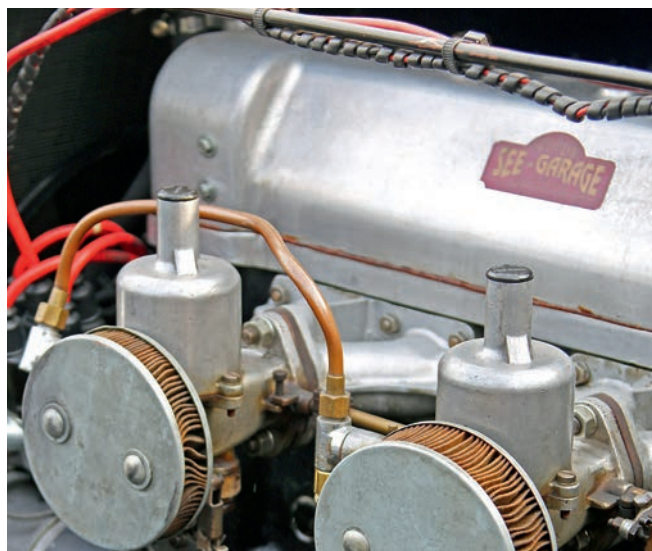
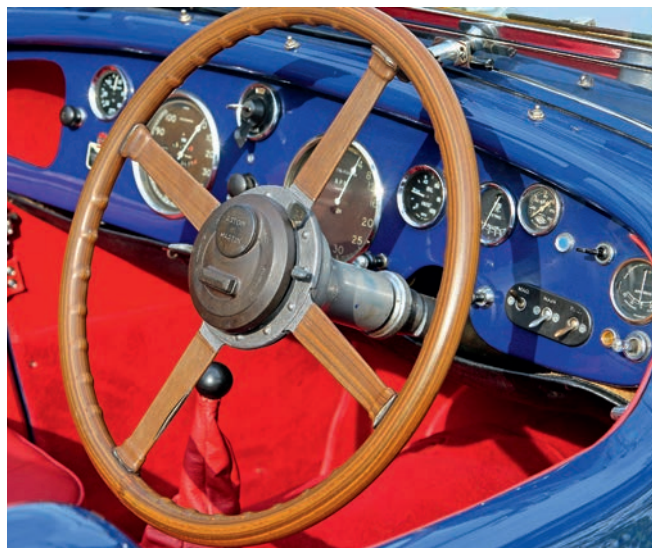
Aston Martin may be known today throughout the world for its series of GT cars which began with the DB2 in 1950, but it should not be forgotten that right from the 1930s what would become David Brown's firm was already one of the British makes which was most admired and most successful in competition. Developed directly from the two Aston Martin 'Speed Models' destined for the 1936 Le Mans race and equipped with a 1974cc four-cylinder engine, the model we are presenting here has the same mechanical specification, but a longer chassis with room for two passengers in the rear. A very elegant but nonetheless sporting version, thanks to its engine producing 98bhp, from which it derives its name as the 15/98 Tourer. Just 24 cars were built, of which it is understood from the AMOC's records that only 11 remain around the world.

C7/750/LT left the works in 1937 and was fitted with bodywork by Abbott; it was totally restored in 1997. The bodywork was completely refurbished, and the chassis sandblasted, treated and repainted, together with its wooden structure. The engine was also completely rebuilt, with new pistons, piston rings and valves; the cylinders were checked and adjusted, and the SU carburettors overhauled. A photographic record shows each stage in the restoration. Most of the parts were supplied by Ecurie Bertelli (Pre-War Aston Martins) and the work carried out by the Retro Garage Belvédère in Switzerland.

In order to improve the car's driveability, it has been fitted with an extra fan. In addition, the wheel bearings, steering box and cylinder head have all been replaced. Awarded a prize at an AMOC meeting at Goodwood in 1981, this Aston Martin 15/98 Tourer is in excellent cosmetic condition and will be an ideal car in which to take part in the most prestigious historic rallies. It comes with its FIVA International Identity Card, issued in class A/3 on 10 March 2011, and Swiss registration papers.







316

1994 - FERRARI 456 GT

55 000 / 65 000 €

Perpétuant la tradition des coupés Ferrari 2+2 pourvus d'un V12 placé à l'avant (330 GT, 365 GT, 400 et 412), le projet de la 456 est lancé en 1989 avant d'aboutir à sa commercialisation en 1992. Le designer Pininfarina a privilégié le raffinement et la discrétion à une surenchère sportive, tout juste suggérée par les deux doubles sorties d'échappement. Le travail accompli est remarquable et l'aérodynamisme soigné. Les flancs sont quant à eux creusés pour permettre un meilleur refroidissement du moteur. Grâce à ses lignes d'une grande pureté et fluidité, la 456 GT symbolise pour certains la plus belle Ferrari jamais produite et s'inscrit parmi les mythes de la marque. La 456 GT a été produite à 3300 exemplaires jusqu'en 2003 avant de céder la place à la 612 Scaglietti.

Notre 456 GT date de 1994 et est équipée de l'excellente boîte manuelle à 6 rapports. Elle se présente dans une belle livrée grise associée à un intérieur en cuir camel très bien conservé. Son tableau de bord est également et très bon état et n'a pas trop souffert des affres du soleil. Créditée de 56 000 kilomètres au compteur, elle dispose de ses carnets d'entretien, de sa housse, de sa trousse à outils et d'une valise. L'année dernière, une révision générale a été effectuée chez un spécialiste de la marque qui a procédé au changement des courroies de distribution et au contrôle complet de la mécanique. Il n'y a aucun frais à prévoir sur ce véhicule qui demeure l'un des coupés Ferrari 2+2 les plus recherchés.

Kilométrage raisonnable
L'un des plus beau coupé Ferrari 2+2
Sportive de prestige construite à 3300 exemplaires

*Reasonable mileage
One of the best-looking Ferrari 2+2s
A prestigious sports car, with 3300 units built*

Carte grise française / french registration papers
Châssis / Chassis number : ZFFSD44B000098458
Motorisation : V12 48 soupapes - 5472 cm3 - 442 ch
Engine : V12 - 5472 cc - 442 bhp





Continuing Ferrari's tradition of 2+2 coupés equipped with a front-mounted V12 (the 330 GT, 365 GT, 400 and 412), work on the 456 project began in 1989 and the model went on sale in 1992. Its designer Pininfarina favoured a discreet, refined look rather than an excessively sporting appearance, which was merely hinted at by its four tailpipes. The end result was remarkable, with much care paid to aerodynamics. The sides of the car were scooped out to improve the engine cooling. Thanks to its extremely pure, flowing lines, in some people's eyes the 456 GT symbolised the most beautiful Ferrari ever made, and it took its place among the legends of the marque. 3300 units of the 456 were built until 2003, when it made way for the 612 Scaglietti.

The 456 GT which we are offering for sale is fitted with the excellent six-speed manual gearbox. It is finished in an attractive shade of grey, matched to a well-preserved camel brown leather interior. The dashboard is also in excellent condition and has not suffered too much from the sun. With 56,000km (34,800 miles) showing on the odometer, it comes with its service booklets, a fitted cover, its tool kit and a suitcase. Last year, a full service was carried out by a marque specialist who changed the timing chains and carried out a thorough check of the car's mechanical components. No further costs need be budgeted for on this car, which remains one of the most sought-after Ferrari 2+2 coupés.



317

1978 - FERRARI 308 GTB

80 000 / 120 000 €

Propulsée sous les feux de la rampe au Salon de Paris 1975, la nouvelle 308 GTB dessinée par le bureau de style Pininfarina est sans aucun doute l'un des dessins les plus emblématiques du Cheval Cabré avec une ligne inspirée directement des 512 BB et Dino 246 GT. Baptisée 308 (« 30 » pour 3,0 litres de cylindrée et « 8 » pour 8 cylindres) elle reprend le châssis de la Dino 308 GT4 avec un empattement réduit de 21 cm et le même moteur de 255 chevaux. Equipée d'un carter sec, particulièrement compacte, basse et effilée, la 308 GTB va immédiatement séduire tous les passionnés de la marque ainsi qu'un public plus large.

L'exemplaire que nous vous proposons est une désirable 308 GTB mise en circulation pour la première fois le 24 mai 1978, et qui affiche aujourd'hui seulement 62 000 km au compteur. C'est la version la plus recherchée, équipée d'un carter sec et non catalysée. Discrète dans sa teinte noire d'origine qui change du rosso corsa, cette auto présente un bel aspect général selon le rapport d'expertise effectué en mai 2017 par Monsieur Jean-Philippe Noisette, expert en automobile chez Experveo

à Levallois-Perret. Entièrement repeinte, cette Ferrari 308 est accompagnée d'un dossier important de factures et de contrôles techniques justifiant un suivi sérieux et régulier depuis 1995. Achetée cette année par un passionné domicilié en Alsace, elle trouva un nouveau propriétaire dans la région de Reims en décembre 2004, affichant alors 48 950 km au compteur selon le rapport d'expertise. Dans les mains de son actuel propriétaire depuis 2014, il confia l'auto chez un spécialiste, GP Sport dans l'Oise, pour effectuer une révision complète pour un montant avoisinant 6000 €. Aujourd'hui entretenue par l'Atelier Laugier Mécanique dans le 17^{ème} arrondissement de Paris, spécialiste en voitures anciennes, la dernière facture importante date de février 2018. Les faisceaux électriques viennent d'être changés et ses pneumatiques Vredestein Sprint Classic sont neufs. Difficilement trouvable en dessous de 120 000 € il y a peu de temps, cet exemplaire bénéficie de solides arguments et représente une très belle opportunité.

Dessin indémodable
Dossier d'entretien important et très faible kilométrage
Française d'origine et matching numbers

*Ageless styling
Particularly complete service records and very low odometer reading
Originally sold in France and matching numbers*

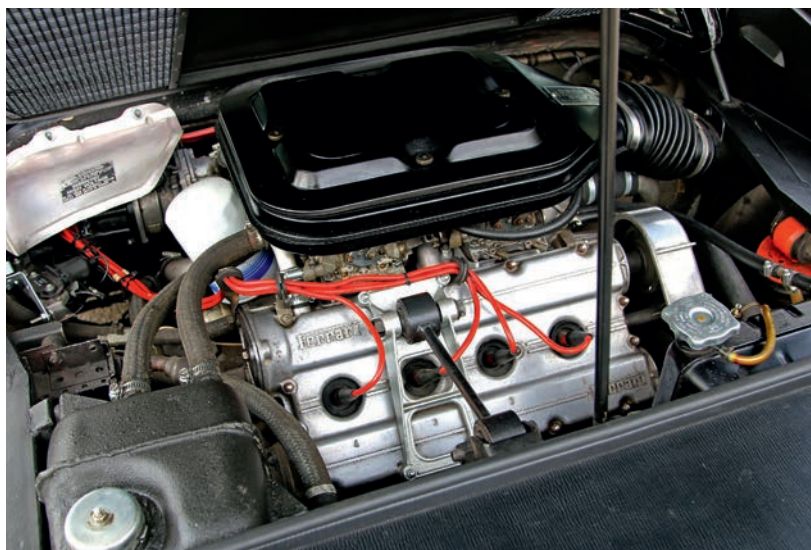
Carte grise française / Registration : French papers
Châssis n° / Chassis n° F106AB*22439
Moteur : V8 - 2926 cm³ - 255 ch
Engine : V8 - 2926 cc - 255 bhp





One of the main stars of the Paris Motor Show in 1975, the new Ferrari 308 GTB styled by the Pininfarina design department is without question one of the most emblematic designs of the Prancing Horse, with its inspiration drawn from the lines of the 512 BB and the Dino 246 GT. Named 308 ("30" for 3.0 litres engine capacity and "8" for 8 cylinders), this model used the chassis of the Dino 308 GT4 but with a wheelbase shortened by 21 cm and it had the same 255 bhp engine. With a dry sump engine allowing a particularly low-slung, compact and sleek shape, the 308 GTB immediately won the hearts of all Ferrari lovers and car enthusiasts in general.

The car we are presenting is a desirable 308 GTB first registered on May 24th 1978 and now with 62 000 km under its belt. It is the most sought after version, with dry sump and without catalysts. Discreet in its original black paint colour, which makes a nice change from the omnipresent rosso corsa, this car has a very good general appearance and has been subjected to a complete inspection carried in May 2017 by Mr. Jean-Philippe Noisette, an officially approved car surveyor working for Experveo at Levallois-Perret. This Ferrari 308, which has been entirely repainted, has a massive file of invoices and MOTs (obligatory periodic tests) showing that it has been regularly and meticulously maintained since 1995, the year when she was acquired by an enthusiast living in Alsace. She changed hands again in December 2004 having covered 48 950 km (verified in the previously mentioned inspection) and was then based in the Reims region. Her current owner bought her in 2014 and he entrusted GP Sport, a specialist in the Oise department, to undertake a full service and verification at a cost of 6000 €. Since then she has been maintained by the Atelier Laugier Mécanique in the 17th arrondissement of Paris, a specialist of classic cars and the most recent major invoice dates from February 2018. The electric cabling has been changed and new Vredestein Sprint Classic tyres fitted. This model has been hard to find at less than 120 000 € in recent times and our car has much to be said for it and represents a favourable opportunity.







318

1987 - PORSCHE 911 3.2 JUBILÉ

50 000 / 70 000 €

Apparue en 1963, la 911 est déjà entrée dans la légende lorsqu'en 1983 Porsche lance la Carrera 3.2 d'une puissance de 231 Ch. La presse est unanime et parle de véritable résurrection du modèle après les quelques déceptions avec la précédente SC jugée pas assez puissante. Pour l'année modèle 1988, le constructeur inaugure deux séries limitées, la Carrera 3.2 CLUBSPORT, destinée aux puristes car c'est une version dépouillée misant tout sur le sport et la performance, et la Carrera 3.2 JUBILÉ qui nous intéresse ici. Au contraire de la CLUBSPORT, la JUBILÉ a su marier le confort et la sportivité à un niveau proche de la perfection. Jubilé, le nom est bien choisi car le constructeur fête la 250.000ème 911 produite qui coïncide avec les 25 ans du lancement du modèle au salon de Francfort en 1963. Rarissime série de 875 exemplaires, elle est déclinée en trois versions : Targa (165 ex) cabriolet (205 ex) et coupé (505 ex). 30 modèles sont vendus en France et se distinguent aisément par leur couleur bleu diamant métal, code couleur L 697 et l'intérieur en cuir bleu signé Ferry Porsche dans les sièges, code RZ. Le modèle que nous vous présentons est d'origine Française, livrée par le distributeur Sonauto le 02/10/1987 à son premier propriétaire, ils seront seulement trois en 30 ans. Tous les équipements qui font l'originalité de cette

rare série limitée sont présents, comme les magnifiques jantes Fuchs peintes du même bleu diamant que la caisse et aux bords polis, le levier de vitesse à débattement court, l'option toit ouvrant électrique, la moquette épaisse de coffre, le sigle « carrera » sur le capot... Tous les numéros sont concordants et même l'étiquette sous le capot avant est encore présente avec les codes d'options. L'exemplaire ici présenté affiche un kilométrage d'origine certifié de 223.000 km. Le dossier de factures atteste un entretien régulier et minutieux ainsi qu'une réfection moteur et de l'embrayage à 190.000km en 2000, par le garage Ragueneau. Monsieur Kessler, grand passionné de sport automobile et ancien coureur de la coupe R5 Alpine en fit l'acquisition en 1999 pour la garder jusqu'en 2013, date à laquelle le propriétaire actuel achète la voiture. Un grand chantier de remise en état est alors lancé : réfection de la peinture, remplacement des joints de carrosserie, du système de freinage... Tout est fait pour que la 911 puisse prendre la route en toute sécurité et soit digne de sa fiabilité légendaire. Même les pneus Pirelli P6000 sont neufs. Dans un état désormais proche de la perfection et prête à prendre la route, cette rarissime 911 saura séduire les amateurs les plus avertis.

Série limitée à 875 exemplaires
Carnet d'origine et dossier de travaux
Matching numbers

*Limited series of 875 cars
Owner's manual, service record and file of work undertaken
Matching numbers*

Carte grise Française / Registration : French papers
N° Châssis / Chassis N° : WPOZZZ91ZJS100090
Moteur / Engine N° : 64HD8455
Moteur : 6 cylindres à plat - 3164 cm3 - 231 ch
Engine : 3164 cc - flat-6 - 231 bhp





The Porsche 911, of which the very first generation was unveiled in 1963, was already a well-established motoring legend in 1983 when the Stuttgart firm launched the Carrera 3.2 litre with a power output of 230 bhp. The press was unanimous in praising the new model and even evoked a resurrection of the 911 after the disappointment caused by the previous SC, found to be insufficiently powerful. For the 1988 model year, Porsche brought out two limited series, the Carrera 3.2 CLUBSPORT, destined only for purists as it was a stripped out version with sport and out and out performance its sole priority, and the Carrera 3.2 JUBILE, which interests us at present. Contrary to the uncompromising CLUBSPORT, the JUBILE managed to combine comfort and sportiness to produce an almost perfectly balanced result. The name Jubilé was chosen to celebrate the 250.000th 911 produced and the 25th anniversary of the launch of the first model at the 1963 Frankfurt Motor Show. This extremely exclusive series of 875 cars was split between 3 body styles, the Targa (165 cars), the cabriolet (205 cars) and the coupé (505 cars). 30 of these cars were sold in France and they are easily recognized by their metallic diamond blue colour (colour code L697), their blue leather upholstery (code RZ) with the signature of Ferry Porsche on the seats.

The car which we are presenting was first sold in France and delivered on October 2nd 1987 by Sonauto to its first owner. He would be followed by only two others in 30 years. All the items of special equipment which constitute the originality of the rare limited series are still present, notably the magnificent Fuchs alloy wheels painted the same diamond blue as the bodywork and with polished rims, the short throw gear lever, the option of an electric sunroof, the thick carpeting in the luggage compartment, the "Carrera" inscription on the bonnet, etc. All the numbers match and there is even the label under the front boot lid showing the codes of all the options. The car has a certified odometer reading of 223.000 km. The file of invoices bears witness to careful and regular maintenance and the complete overhaul of the engine and clutch at 190.000 km in 2000, carried out by the Raguenneau garage. Mr Kessler, a great lover of motor sport and a former competitor in the R5 Alpine Cup, bought the car in 1999 and kept it until 2013 when he sold it to the current owner. The latter straightaway put in hand a major programme of renovation. The bodywork was repainted, all the body rubbers and seals were replaced, the brakes overhauled, etc. Everything was done so that the 911 could be driven in total safety and to ensure that the legendary reliability could remain true to its reputation. The Pirelli P6000 tyres are new. Now in near perfect condition and absolutely road-ready, this extremely rare 911 will certainly appeal to the most knowledgeable enthusiasts.







319

1989 - PORSCHE 911 CARRERA 3.2 CABRIOLET

60 000 / 80 000 €

La Carrera 3.2 incarne la résurrection de la 911 au début des années 80. Concurrencée à l'époque au sein de sa propre maison par les versions 924 et 944 à moteur avant, et menacée de disparaître, la mythique 911 doit alors son maintien au catalogue de la marque à la nomination en 1981 de Peter Schutz à la tête de Porsche AG. Issu de l'univers du luxe, cet américain d'origine allemande décide dès sa prise de fonction de redonner à Porsche son positionnement de marque de prestige. Pour y parvenir, il fait confiance à la 911 qui bénéficie depuis deux décennies d'une formidable renommée. Ainsi, au Salon de Francfort 1983, est présentée la Porsche 911 Carrera 3.2 qui doit redorer le blason du modèle. Pour y parvenir, elle bénéficie d'un moteur entièrement retravaillé et équipé des dernières évolutions technologiques, comme la nouvelle injection Motronic, qui développe 231 chevaux. Le sigle Carrera, synonyme pour Porsche d'épisodes victorieux en compétition, est de nouveau mis en avant. La formule fonctionne si bien que la 911 redevient le fer de lance de la marque de Stuttgart. A l'instar de ses aînées, cette nouvelle version évoluera au fil des millésimes. La principale nouveauté viendra de l'adoption à partir de 1987 de la boîte de vitesses G50 qui apporte un net progrès en confort de conduite. Plus rapide et précise, elle dispose aussi d'une commande d'embrayage hydraulique qui facilite les changements de rapports. Les modèles qui en sont équipés s'identifient grâce à leur bandeau arrière réfléchissant intégrant les feux arrière antibrouillard et

l'inscription Porsche en rouge. Finalement, 1989 sera la dernière année de production de la 911 Carrera 3.2. Le dernier millésime, baptisé série K, verra l'adoption des jantes «Fuchs» 16 pouces et de l'alarme en série, avant que le modèle soit remplacé par la 911 type 964.

Daté de 1989, notre exemplaire est donc l'une des dernières Carrera 3.2 produites. Il est aussi l'un des 20 216 exemplaires en version Cabriolet. Vendu neuf par la concession Sonauto de Cergy-Pontoise, il est détenu par le même propriétaire depuis 1990 et affiche 85 500 km à son compteur. Cette Porsche possède un dossier très complet avec ses carnets d'utilisation et d'entretien, ainsi que ses factures qui attestent de ses révisions régulières. Sa batterie a été remplacée en juillet 2017. En février dernier, le centre Porsche de Lyon a procédé à une vidange, au remplacement de l'ensemble des filtres, au contrôle des freins ainsi qu'au réglage des culbuteurs. Sa peinture de couleur Blanc Grand Prix présente un bel éclat, réhaussé par ses jantes Fuchs à fond anthracite. Son intérieur est également de belle facture avec sa sellerie en cuir/tissu noir et ses moquettes en bon état. La voiture est équipée de son filet anti-remous et de son couvre-capote. Cette Porsche constitue une rare opportunité d'accéder à un exemplaire en très bon état, à l'historique limpide et au kilométrage limité, sans aucun doute une 911 qu'il ne faut pas laisser passer !

Faible Kilométrage
Un seul propriétaire depuis 1990
Exemplaire matching numbers

*Low odometer reading
The same owner since 1990
Matching numbers car*

Carte grise française / Registration : French papers
Châssis n° / Chassis number : WPOZZZ91ZKS151212
Moteur : 6 cylindres à plat - 3164 cm3 - 231 ch
Engine : 3164 cc - flat-6 - 231 bhp





The Carrera incarnates the resurrection of the 911 at the beginning of the nineteen eighties. At that time the 911 was confronted with internal rivalry from the front-engined 924 and 944 and was under the threat of being dropped from the Porsche catalogue. This mythical model was only saved by the nomination in 1981 of Peter Schutz as the new CEO of Porsche. This American of German origin, having worked in the luxury goods sector, immediately decided to give back to Porsche its status as a prestige marque. To achieve this he relied on the 911 which had built up a formidable reputation over the previous two decades. So, at the 1983 Frankfurt Motor Show, was unveiled the Porsche 911 Carrera 3.2, which had the mission of restoring the prestige of the 911 and bringing it back into fashion. The engine had been totally reworked and benefitted from all the most recent technical innovations, such as the Motronic fuel injection. Power output was now 231 bhp. The Carrera name was once again highlighted, as it recalled the eras of Porsche's victorious involvement in competition. This marketing strategy worked so well that the 911 could again become the spearhead of Porsche's commercial ambitions. Like previous generations, this new version evolved as the years went by. The main innovation was the adoption in 1987 of the G50 gearbox which brought a great improvement in driving comfort. This box with hydraulic operation of the clutch was more rapid and precise and the hydraulic operation of the clutch made gear-changes much easier. The models with this equipment are identified by a reflecting band at the back incorporating the rear foglights and by the name Porsche inscribed in red. The 911 Carrera 3.2 would be discontinued in 1989 to make way for its successor, the 911 type 964. The final year of production, christened the K Series, had Fuchs 16 inch wheels and an alarm system as standard equipment.

Built in 1989, the car in our sale is therefore one of the last Carrera 3.2 models produced. It is also one of the 20 216 cabriolets of this generation of Porsche 911s. Sold new by the concessionaire Sonauto at Cergy-Pontoise, it was acquired by the current owner the following year, in 1990. The odometer now reads 85 500 km. This car comes with a very comprehensive history file and all handbooks and service records, giving evidence of regular maintenance. A new battery was fitted in July 2017. In February 2018 the Porsche Centre in Lyon changed the engine oil and all the filters, checked over the brakes and adjusted the rocker arms. The Grand Prix white paintwork sparkles and shows no defects. The effect is enhanced by the anthracite coloured Fuchs wheels. The interior is of good quality with the leather/black cloth upholstery and the carpets all well preserved. The anti-eddy net and the hood cover are present. This Porsche presents an outstanding opportunity to acquire one of these cars in very good condition, with an unbroken history and a reasonable odometer reading. Any 911 enthusiast will want to jump at the chance.



320

1991 - AUDI QUATTRO 20V

80 000 / 100 000 €

Dans les années 70, Audi est une marque florissante. Cependant, face à BMW et Mercedes, elle souffre d'un déficit de notoriété. Dès lors, le choix d'utiliser la compétition comme vecteur d'image s'impose. Le département Audi Sport est créé en 1973 avec l'objectif de s'engager dans le très médiatique championnat du monde des rallyes. Le programme est mené par Ferdinand Piëch, petit-fils de Ferdinand Porsche et ancien responsable du programme Compétition chez Porsche. Oeuvrant à ses côtés, l'ingénieur Jörg Bensinger imagine l'utilisation de la traction intégrale sur la future Audi de rallye qui bénéficiera ainsi d'un avantage indéniable sur les terrains difficiles. Le 3 mars 1980, l'Audi Quattro est présentée au Salon de Genève. Sa version Gr. 4 est engagée en Championnat du Monde des rallyes en 1981 avec des résultats prometteurs qui se concrétiseront les saisons suivantes par l'obtention de deux titres Constructeurs (1982 en Gr.4 et 1984 en Gr.B) et deux titres Pilotes (1983 avec le Finlandais Hannu Mikkola et 1984 avec le Suédois Stig Blomqvist). La notoriété de la marque est désormais internationale. La version Quattro de série bénéficie d'une incontestable image sportive et recevra plusieurs évolutions durant ses onze années de production. A commencer par son moteur 5 cylindres en ligne dont la cylindrée initiale passe de 2144 cm³ à 2226 cm³ en 1988. Si la puissance de 200 chevaux reste inchangée, l'agrément d'utilisation et surtout la fiabilité sont

accrus par l'utilisation d'un nouveau turbocompresseur. La vraie révolution de 1988 est l'adoption du nouveau différentiel Torsen qui permet de moduler la répartition de la motricité en fonction des besoins. Une ultime évolution intervient en 1990 avec l'utilisation de la fameuse culasse à 20 soupapes expérimentée sur la Sport Quattro de compétition qui donne naissance au 5 cylindres type RR de 220 chevaux. Les performances font un bond spectaculaire avec le 0 à 100 en 5,9 secondes et une vitesse maxi de 232 km/h. Une sportivité également matérialisée dans l'habitacle par ses baquets Recaro semi cuir avec l'inscription «quattro» et le volant trois branches en cuir Nardi badgé Audi Sport. La Quattro 20v n'ayant été produite que de 1990 à 1991 à environ 800 unités, il s'agit aujourd'hui d'un véritable collector.

Notre exemplaire est l'un de ces modèles très recherchés. Il se présente en parfait état de fonctionnement et dans une très belle configuration avec une peinture totalement refaite il y a quelques années dans sa teinte d'origine rouge tornado. Son intérieur de belle facture est également conforme à celui d'origine. Il dispose de son toit ouvrant, de sièges baquets chauffants, de vitres électriques et d'un régulateur de vitesse. D'origine suisse, cette Quattro 20v a été achetée en 2009 en France par son actuel propriétaire qui a procédé à un entretien rigoureux. Distribution et radiateur ont été remplacés en 2015 à 183 000 km (le compteur en affiche aujourd'hui 187 500).

Icone des rallyes
Performances et fiabilité
Véritable collector en parfait état

*One of the most iconic rally champions
Performance with reliability
Sought-after collector's car in perfect condition*

CG normale / Normal French registration
N° châssis / Chassis number : WAUZZZ85ZLA000409
Moteur 5 cylindres en ligne turbo - 2226 cm³ - 220 ch
Engine : 5 cylinder turbo charged - 2226 cc - 220 bhp



Enfin, les rotules inferieures des triangles avant, les plaquettes et les disques sont neufs. Cette superbe Quattro mérite l'attention des collectionneurs les plus avertis, elle saura vous faire revivre le frisson du groupe B et demeurera un bon investissement dans les années à venir.



In the seventies, although Audi was a flourishing car-maker, the company had not achieved a level of public image on a par with that of BMW or Mercedes. To make up this deficit, using motor sport to reinforce its image was an unavoidable choice. The Audi Sport department was created in 1973 with the object of competing in the highly mediatized World Rally Championship. The project was directed by Ferdinand Piëch, grandson of Ferdinand Porsche and former manager of the Porsche Competition Department. One of his engineers, Jörg Bensinger, had the idea that fitting the future Audi rally car with a four-wheel drive system would give it a substantial advantage on difficult surfaces. On March 3rd 1980, the Audi Quattro was presented at the Geneva Motor show. The Group 4 version was entered in the 1981 World Rally Championship and achieved promising results. These were crowned in the following seasons with two Constructors titles (1982 in Group 4 and 1984 in Group B) and two Driver's Championships (1983 with the Finn Hannu Mikkola and 1984 with the Swede Stig Blomqvist). Audi gained worldwide fame and the production version of the Quattro benefitted from an indisputable sporting image. During its eleven year production run, it received several evolutions. Notably, the 5 cylinder inclined engine went in 1988 from its initial volume of 2144 cc to 2226 cc. The power output remained unchanged at 200 bhp but it became more driver-friendly and above all more reliable, largely due to the use of a new type of turbo. A true revolution came about in 1988 with the adoption of a new Torsen central differential which distributed the power between the two axes according to their relative grip. A final evolution occurred in 1990 with the use of the famous 20 valve cylinder head developed for the Sport Quattro rally cars and which would result in the 220 bhp type RR five cylinder engine. A spectacular increase in performance was achieved, with acceleration from 0 to 100 KPH in 5.9 seconds and a top speed of 232 KPH. The sporty tone was echoed in the cockpit with Recaro semi-leather bucket-seats with the inscription "Quattro" and a three-branch leather rimmed Nardi steering wheel with an Audi Sport badge. As the 20 valve Quattro was only produced in 1990 and 1991 and approximately 800 cars were made, the model is today a real collector's item.

The car we are offering is one of these highly sought-after models. Everything functions perfectly and its cosmetics are excellent, the bodywork having been totally repainted a few years ago in its original tone of Tomado Red. Its good quality interior has retained its original specification. There is a sunroof, heated bucket seats, electric windows and a cruise control system. Originally sold in Switzerland, this 20v Quattro was bought in France in 2009 by its current owner, who has maintained it painstakingly. The drive belts and radiator were changed in 2015 at 183 000 km (the reading today is 187 500). The brake discs and pads, as well as the lower swivel joints of the front suspension, are new. This superb Quattro deserves a lot of considerations as she is the perfect example of what Group B was capable of!







321

1982 - VOLKSWAGEN GOLF GTI OETTINGER

35 000 / 45 000 €

Au milieu des années 70, la mode des voitures de sport imposantes, puissantes et trop gourmandes en essence semble décliner. Alors les constructeurs doivent s'adapter, et Volkswagen sera un des premiers à proposer une nouvelle philosophie de la voiture de sport. Attraction majeure du salon de Francfort en 1975, la Golf GTI 1.6 arrive sur le marché avec l'étiquette de « Volkswagen la plus rapide de tous les temps ». Mais le constructeur allemand est encore loin d'imaginer qu'il vient de mettre au jour la référence du segment. Légère (seulement 810 kg) et vive avec son moteur 4 cylindres de 110 chevaux, Volkswagen frappe fort et donne des idées non seulement à la concurrence, mais aussi aux préparateurs privés. Contre toute attente, Volkswagen France, en partenariat avec le sorcier allemand Oettinger, présentera au nez et à la barbe de la maison mère une édition limitée de sa Golf GTI 1.6, qui sera produite à 1250 exemplaires, tous dédiés au marché français. Celle-ci se distingue mécaniquement par sa culasse spécifique 16 soupapes, ses deux arbres à cames en tête (au lieu d'un seul sur la GTI de série) et 136 chevaux au programme...capables grâce à un châssis exceptionnel d'aller aisément concurrencer des voitures plus puissantes sur les routes sinueuses. Nous sommes en 1981 et la mode du tuning s'installe doucement en France. D'un point de vue esthétique, les différences sont notables, avec l'installation du

kit BBS très en vogue à l'époque, c'est ainsi que la Golf GTI Oettinger verra des appendices de sportive accomplie lui pousser sur les ailes mais aussi à l'avant avec un spoiler spécifique. Ici et là, les badges « GTI 16S » ou « 16 soupapes » sont fièrement apposés à l'extérieur et dans l'habitacle, alors que les jantes ATS 14 pouces finissent de distinguer cette édition limitée.

Cette Golf GTI Oettinger que nous proposons est dans un parfait état de présentation, conforme à sa configuration originale dans sa teinte blanche (seules deux couleurs étaient proposées pour cette édition limitée) et totalisant seulement 95 000 km au compteur. Il s'agit d'une deuxième main livrée avec sa pochette d'origine dans laquelle nous retrouvons le carnet d'entretien ainsi que le bon de commande original. Elle a bénéficié d'une restauration notamment au niveau des soubassements et présente une sellerie d'origine de belle facture. Facile à prendre en mains, cette auto est très bien réglée. Son moteur plein de vie dévoile facilement son caractère sportif mais le système de freinage répond bien pour stopper les envolées de la « petite bombe ». Très difficile à trouver, et encore plus dans une configuration conforme, cet exemplaire représente à coup sûr une occasion rare de posséder un mythe automobile qui devrait voir sa valeur grimper ces prochaines années.

Très rare, seulement 1250 exemplaires
Véritable sportive
Etat irréprochable et configuration conforme à l'origine

*Very rare, only 1250 cars built
A genuine sports car
Immaculate condition and correct, original specification*

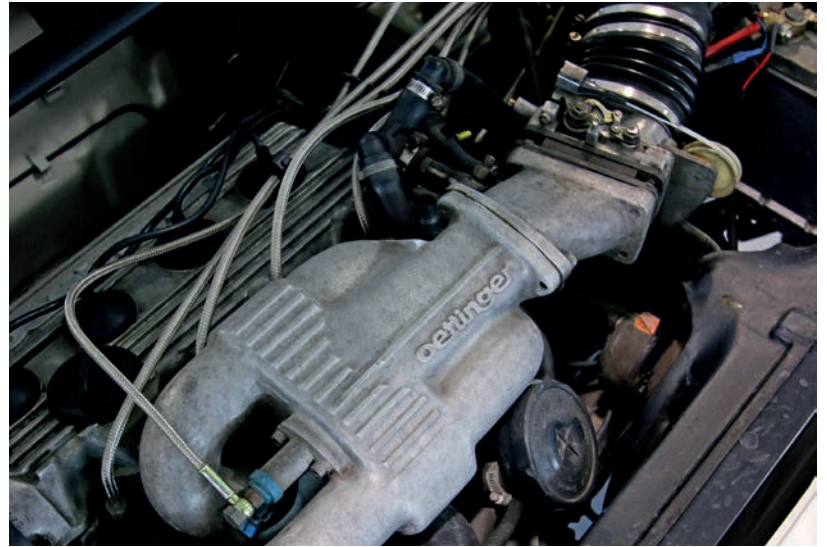
Carte grise française / French registration papers
Châssis n° / Chassis number WWWZZZ17ZCW311199
Moteur : 4 cylindres - 1588 cm3 - 136 ch
Engine : 4-cylinder - 1588 cc - 136 bhp





In the mid-1970s, the fashion for large, powerful sports cars which drank too much fuel seemed to be on the wane. The car manufacturers therefore needed to adapt their offering, and Volkswagen would be one of the first to propose a new approach to sports cars. A major attraction at the Frankfurt Motor Show in 1975, the Golf GTI 1.6 was launched on the market labelled as "The quickest Volkswagen ever". But little did the German manufacturer imagine that it had created the benchmark for its category. Light (just 810kg/1786lb) and peppy, with its four-cylinder engine producing 110bhp, Volkswagen's GTI hit hard and gave some ideas not only to its competitors, but also to independent tuners. Against all expectations, Volkswagen France, in partnership with the German wizard Oettinger, presented – right under the nose of its parent company – a limited edition of the Golf GTI 1.6, of which just 1250 units would be built, all for the French market. In terms of its mechanical specification, it was distinguished by its 16-valve head, twin overhead camshafts (compared with one on the standard model) and power output of 136bhp. Thanks to its exceptional chassis, it could easily rival more powerful cars on twisty roads. Back in 1981, the craze for tuning was starting to take hold in France. From an aesthetic point of view, there were considerable changes, and with the fitment of a BBS kit (then much in vogue), the Golf GTI Oettinger sported wheelarch extensions and a unique front spoiler. 'GTI 16S' (for 16-valve) badges were proudly applied on the body and inside the car, while 14-inch ATS alloy wheels rounded off the specific features of this limited edition.

The Golf GTI Oettinger which we are offering for sale is in perfect cosmetic condition and in its original specification, with white paintwork (this limited edition was available in only two colours) and just 95,000km (59,000 miles) recorded. It has had two previous owners and comes with its original document wallet containing the service booklet and original order form. It has undergone some restoration work, notably to the underbody, and has its original upholstery in fine condition. An easy car to drive, it has been very well set up. Its engine is full of life and soon reveals its sporting nature, but the braking system is well up to the job of reining in this 'pocket rocket'. A very difficult model to find, especially in its original specification, this car certainly represents a rare opportunity to own a motoring legend, the value of which is surely set to increase in the years to come.



322

1991 - MERCEDES-BENZ 500 E

35 000 / 55 000 €

En 1990, pour concurrencer BMW sur le marché de la berline sportive, Mercedes dévoile la 500 E. Extérieurement, il s'agit d'une W124 (nom de code du châssis de la Classe E de l'époque). Mais sous le capot, le constructeur à l'étoile a logé le V8 de la 500 SL. Un moteur de 5 litres de cylindrée développant la bagatelle de 326 chevaux. Plus que la puissance, c'est le couple de 480 Nm qui rythme les accélérations, au travers de la boîte automatique à 4 rapports qui ajoute à la performance. Du côté des trains roulants, Mercedes a fait appel à l'expertise de Porsche. Freinage renforcé, suspensions adaptées, antipatinage... La 500 E est armée pour défier la concurrence. Du côté du chronomètre, elle fait oublier sa masse de 1,7 tonne : 250 km/h en vitesse de pointe et le zéro à 100 km/h avalé en 6,1 secondes. Sous ses airs de sage berline ne laissant apparaître de son tempérament racé que des ailes légèrement élargies, des jantes de 16 pouces au design spécifique et un pare-chocs doté d'une prise d'air agrandie, la 500 E s'avère une machine redoutable. Son tempérament fera d'elle la voiture préférée de nombreux pilotes de F1 comme Jacques Laffitte, de préparateurs réputés comme Alois Ruf ou de célébrités comme Alain Ducasse qui, pour certains, dépasseront les 400 000 kilomètres à son volant. En 1995, la puissante berline tirait sa

révérence après une production de 10 500 exemplaires. Si le modèle n'est donc pas si rare, il s'avère en revanche de plus en plus difficile de trouver un exemplaire préservé dans son état d'origine.

La voiture présentée lors de notre vacation est une splendide Mercedes 500E W124. Achetée neuve en 1991 par son propriétaire suisse pour sa maison dans le sud de la France, elle n'a jamais quitté la Côte d'Azur. Elle se présente dans une très belle livrée noire métallisée (199) avec intérieur en cuir beige et contreportes en cuir souple. La sellerie est superbe et les boiseries sont elles aussi très bien conservées. Un système de climatisation ainsi que le régulateur de vitesse font partie de l'équipement très complet de cette prestigieuse berline. Cette voiture a été rigoureusement entretenue comme en témoigne son carnet d'entretien et son solide dossier de facture. Avec un peu plus de 100 000 kilomètres au compteur, cette puissante berline possède un comportement routier sain et ses accélérations sont franches. Très aboutie et équipée d'un V8 de 5 litres, la 500 E constituait au milieu des années 1990 le fer de lance de la gamme Mercedes. Il est aujourd'hui très difficile d'en trouver un exemplaire en aussi bel état et avec un solide dossier d'entretien.

Une 500 E en très bon état de conservation
Kilométrage raisonnable
Première main

*A 500 E in excellent condition
Reasonable mileage
One owner*

Carte grise française / French registration papers
N° de châssis / Chassis number : WDB1240361B437462
Motorisation : V8 - 4973 cm³ - 326 ch
Engine: V8 - 4973 cc – 326bhp





In 1990, to compete with BMW in the market for sporting saloons, Mercedes unveiled its 500 E. Outwardly, it was another W124 (the code name for the E-Class platform of the time). But under the bonnet with its three-pointed star, the manufacturer had found room for the V8 from the 500 SL, a 5-litre powerplant developing a trifling 326bhp. But more than its power output, it was its torque of 480Nm which gave the car such stirring acceleration, transmitted through a four-speed automatic gearbox which added to the performance. For its running gear, Mercedes drew on the expertise of Porsche. With uprated brakes, modified suspension and traction control, the 500 E was equipped to take on the competition. Against the stopwatch, its weight of 1.7 tons was soon forgotten, with a top speed of 250km/h (155mph) and a 0-100km/h (62 mph) time of just 6.1 seconds. It had the appearance of a sensible saloon, with only its lightly flared wings, 16-inch wheels specific to the model and a front bumper with an enlarged air intake giving away its sporting temperament, but it proved to be a formidable machine. Its character made it the car of choice for many F1 drivers, including Jacques Laffite, renowned tuners like Alois Ruf and celebrities such as Alain Ducasse, some of them covering more than 400,000km (250,000 miles) behind the wheel. In 1995, this powerful saloon bowed out after 10,500 cars had been built. Although it is therefore not an especially rare model, it is becoming ever harder to find a car which has been maintained in original condition.

The car which we are offering at this auction is a splendid Mercedes 500 E W124. Bought new in 1991 by its Swiss owner to keep at his home in the south of France, it has never left the Côte d'Azur. It is most attractively finished in metallic black paintwork (paint code 199) with an interior in beige leather with soft leather door cards. The upholstery is superb, while the wood trim has also been very well preserved. The extensive equipment fitted to this prestigious saloon includes air conditioning and cruise control. The car has been scrupulously maintained, as the service booklet and substantial sheaf of invoices confirm. With just over 100,000km (62,000 miles) recorded, this powerful saloon handles well and accelerates strongly. With its 5-litre V8, the 500 E was a highly accomplished performer; in the mid-1990s it was the flagship of Mercedes' range. Today, it is very difficult to find a car in such fine condition and with a complete service history.







323

1990 - MERCEDES-BENZ 560 SEL CARAT DUCHATELET

7 000 / 10 000 €

Présentée au salon de Francfort en 1979, la Mercedes-Benz W126 s'inscrit comme la deuxième génération de la Classe S. Le vaisseau amiral du constructeur de Stuttgart marque un nouveau style de conception et introduit de nombreuses innovations de sécurité. A l'instar du premier airbag, de la ceinture de sécurité à prétensionneurs ou encore du contrôle de traction. Produite de 1979 à 1991, elle incarne la plus longue génération de Classe S et bénéficiera de dix motorisations disponibles et plusieurs empattements.

Notre modèle de 1990 dispose du robuste V8 5,6 litres de 279 chevaux et de l'empattement long (SEL). Mais surtout, il bénéficie d'une personnalisation des plus luxueuses réalisée par le maître en la matière, spécialiste

des Mercedes-Benz : la société liégeoise Duchatelet. Sortie de l'usine en septembre 1990, la voiture a été livrée neuve en France pour recevoir sa première immatriculation le 5 juillet 1991. Elle a passé une grande partie de sa vie sur la Côte d'Azur, où elle a été régulièrement entretenue dans le réseau de la marque comme en témoigne son carnet d'entretien. En 2011, notre 560 SEL change de propriétaire et repart en Allemagne où elle a très peu roulé depuis. Sa finition Carat offre une sellerie en cuir noir, des ajouts de bois précieux, des tablettes, une télévision, des téléphones et un toit ouvrant. Une finition exclusive particulièrement recherchée par les collectionneurs des youngtimers de la marque étoilée.

Personnalisation haut de gamme
Un V8 robuste et fiable
Tarif abordable

*Exclusive luxury specification
Sturdy and reliable V8 engine
Very affordable*

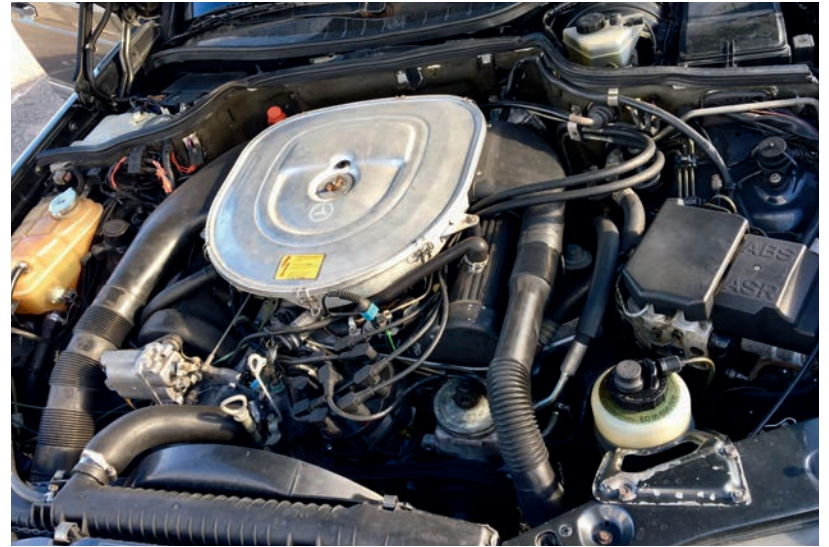
Carte grise française / Registration : French papers
Châssis n° / Chassis number : WDB1260391A566935
Moteur V8 - 5,6 litres - 279 ch / Engine : 5.6 litre - V8 - 279 bhp
Kilométrage / Odometer reading : 300 843 kms





The Mercedes-Benz W126, the second generation of the S-Class model, was unveiled at the 1979 Frankfurt Motor Show. The flagship range of the Stuttgart car-maker showed a change of design philosophy and introduced numerous innovative safety features. It was the first production car to incorporate airbags as standard equipment and it also had seat-belt pretensioners and traction control. Manufactured from 1979 until 1991, it had the longest production run of all the generations of S-Class cars. Ten different engines and several lengths of wheelbase were available.

The 1990 model on offer has the sturdy 5.6 litre 279 bhp V8 engine and the long wheelbase (SEL). But above all, it has a most luxurious customization carried out by the highly reputed Mercedes specialists, the Duchatelet company in Liege. Having left the factory in September 1990, the car was delivered to France and first registered on July 5th 1991. She has spent most of her life on the Côte d'Azur, where she has been regularly serviced by the Mercedes network, as can be seen from the maintenance record. In 2011 she was taken to Germany by a new owner and has only been lightly used since then. The Carat specification offers black leather upholstery, precious wood inserts, a television, telephones and a sunroof. This exclusive luxury specification is highly sought after by enthusiasts of Mercedes youngtimers



324

1983 - MERCEDES-BENZ 380 SL

16 000 / 22 000 €

Chez Mercedes-Benz, le sigle SL pour Sport Leicht (sport léger) s'inscrit depuis la naissance en 1954 de la sublissime 300 SL de série (W198) comme synonyme d'excellence germanique avec toutes les caractéristiques de luxe, de prestige et de sportivité que cela comprend. Deux ans plus tôt, avec la version de course W194, le constructeur allemand a ajouté à son riche palmarès en compétition un doublé victorieux dans deux des courses les plus difficiles et emblématiques au monde : les 24 Heures du Mans et la Carrera Panamericana. L'esprit SL perdurera ainsi sur les modèles de la gamme étoilée. A commencer par la 190 SL sortie en 1955. Puis sur la série communément appelée Pagode présentée dans les années 60. Déclinée selon sa motorisation en 230 SL, 250 SL et 280 SL, la Pagode doit son succès également à son esthétique réalisé par le Français Paul Bracq qui œuvre alors dans les bureaux de design de Stuttgart. Pour succéder à ce modèle charismatique, le constructeur présente en 1971 la SL type R107. Cette voiture a été pensée et conçue en priorité pour le marché américain qui représente le plus important vivier d'acheteurs de Mercedes-Benz SL. Ses lignes marient sobriété et élégance, son intérieur est luxueux et confortable. Et si le toit Pagode a disparu, ce nouveau modèle possède un hard-top, véritable marque de fabrique des SL. Grâce aux différentes motorisations allant de 2,8 à 5,6 litres qui l'équiperont

jusqu'en 1987, la SL Type 107 conserve des performances sportives fidèles à sa lignée. Pour toute une génération, elle incarne l'image de la réussite à l'américaine, s'affichant sur le grand écran aux côtés de Richard Gere dans American Gigolo, de Robert Wagner dans L'Amour du Risque ou encore d'Eddy Murphy dans Le Flic de Beverly Hills.

Notre 380 SL a été livrée neuve en 1983 à Greensberg, en Pennsylvanie, État où elle demeure jusqu'en 2000. Elle est ensuite acquise par un ressortissant du New Jersey, puis importée en France en 2017 par son propriétaire actuel. Sa livrée bleu nuit et intérieur cuir beige Palomino, sa capote bleu foncé et son hard-top bleu nuit sont conformes à sa configuration de sortie de l'usine Mercedes-Benz. Notre exemplaire bénéficie de nombreuses options d'époque : peinture vernie, jantes en alliage léger chromées, régulateur de vitesse, autoradio Becker Grand Prix, climatisation et vitres électriques. Elle possède également sa pochette d'origine où sont soigneusement rangés de nombreux documents, dont son carnet d'entretien, sa garantie et les différentes notices d'emploi. Cette 380 SL, dont le compteur vient de dépasser les 100 000 miles, présente un excellent état de conservation. Enfin, notre essai a confirmé son excellent état de fonctionnement. D'une fiabilité à toute épreuve, ce très beau et confortable roadster par Mercedes offre donc

Configuration fidèle à l'origine
Ligné des SL
Prix attractif

*Correct original specification
Part of the long line of SLs
Attractively priced*

Titre de circulation américain - Attestation FFVE
American registration papers - FFVE identification
Châssis n° / Chassis number : WDBBA45A0DB024547
Moteur : V8 - 3 828 cm³ - 155 ch
Engine : V8 - 3828 cc - 155 bhp



l'avantage d'avoir été particulièrement bien conservé, de nombreux justificatifs de son histoire accompagnent d'ailleurs cette splendide voiture, fait peu courant pour une auto américaine.



At Mercedes-Benz, ever since the creation of the production version of the sublime 300 SL (W198) in 1954, the abbreviation 'SL' (for Sport Leicht, or Sport Light) had been synonymous with German excellence and all that this represented in terms of luxury, prestige and sporting performance. Two years earlier, with the W194 racing version, the German manufacturer had added to its impressive tally of racing successes with first and second places in two of the most challenging and iconic races in the world, the Le Mans 24 Hours and the Carrera Panamericana. The spirit of the SL would live on with the cars bearing the three-pointed star, starting with the 190 SL which was introduced in 1955, and then the series popularly known as the 'Pagoda' during the 1960s. Offered with different engine capacities as the 230 SL, 250 SL and 280 SL, the 'Pagoda' also owed its success to its attractive styling by the French designer Paul Bracq, who was working at the time in the Stuttgart design offices. To follow on from this appealing model, in 1971 the manufacturer presented the type R107 SL. This model had been conceived and designed above all for the American market, which had the largest number of potential customers for the Mercedes-Benz SL. Its styling was both simple and elegant, its interior luxurious and comfortable. Although the 'Pagoda' roof was no more, the new model was also equipped with a hardtop, one of the hallmarks of the SL. Thanks to the different engines ranging from 2.8 to 5.6 litres which were available until 1989, the type 107 continued to offer sporting performance faithful to the SL tradition. For an entire generation, the R107 epitomised success the American way and could be seen on the big screen alongside Richard Gere in *American Gigolo*, Robert Wagner in *Hart to Hart* or Eddy Murphy in *Beverly Hills Cop*.

The 380 SL which we are offering for sale was delivered new in 1983 in Greensburg, Pennsylvania and it remained in that state until 2000. It was then acquired by a resident of New Jersey, before being imported into France by its current owner in 2017. Finished in Midnight blue with a Palomino beige leather interior, its dark blue hood and Midnight blue hardtop correspond to its original specification when it left the Mercedes-Benz factory. Our model was fitted with numerous options when new: clearcoat paint, chrome-finished light alloy wheels, cruise control, Becker Grand Prix radio, air conditioning and electric windows. It also comes with its original document wallet, where several documents have been carefully stored away, including the service booklet, warranty and the different instruction manuals. With just over 100,000 miles on the clock, this 380 SL remains in excellent condition. Outstandingly reliable, this handsome and comfortable Mercedes roadster has the advantage of having been particularly well looked after. Unusually for an American car, this splendid automobile also comes with an extensive history file.



325

2006 - ALFA ROMEO BRERA SPIDER V6

20 000 / 30 000 €

Depuis toujours les cabriolets Alfa Romeo ont fait figure de tradition pour la marque milanaise. Désormais très éloignés dans le style des petits cabriolets Giulia ou bien même du Duetto, la Brera Spider n'en garde pas moins une personnalité et un charme affirmés, ainsi qu'un agrément de conduite globalement très agréable. Elu cabriolet de l'année en 2006, la Brera Spider est dérivé du coupé 2+2 sorti un an plus tôt. Disponible en deux versions essence, un 2.2l 16V de 185 chevaux et un V6 3.2l d'origine General Motors développant 260 chevaux, ce dernier sera couplé à une transmission intégrale, une première pour la marque. Cette version, plus sécurisante, évite tous problèmes de motricité et permet d'exploiter sereinement la puissance du moteur. Si elle ne se revendique pas comme sportive accomplie, son confort, son bon niveau d'équipement et sa polyvalence seront salués par la critique.

Sur la route, notre Brera se révèle être une voiture très saine et agréable à conduire. Son comportement général, sa suspension et son guidage

ne souffrent d'aucune mauvaise surprise, conformément à son très faible kilométrage de 34 200 km. Cet exemplaire est en bel état général de présentation. La carrosserie présente quelques légères traces d'usage liées à l'âge de la voiture, alors que la capote électrique avec lunette en verre ne souffre d'aucun défaut. Il en va de même pour l'habitacle très bien préservé, avec un cuir resté souple ce qui prouve que l'auto n'a pas été exagérément exposée au soleil. Le V6 est très agréable, et il sait se faire joliment entendre lorsque les 260cv du moteur sont sollicités, à l'aide d'une boîte mécanique 6 vitesses très facile à manier. Les 4 roues motrices sont un autre atout qui invite à une conduite sereine quelques soient les conditions d'adhérence. Globalement, cette Brera est une auto plaisante à conduire. Sa transmission intégrale, son agrément moteur et évidemment sa capote électrique sont autant de qualités qui en font une voiture polyvalente qui peut être utilisée au quotidien, à la ville ou sous le soleil de la côte d'azur. Enfin, signalons qu'il s'agit d'un modèle très rare en France, et qu'il est difficile de trouver un cabriolet signé Pininfarina à un prix aussi attractif.

Cabriolet rare en France et à un prix attractif
Mécanique très plaisante et performante
Ligne signée Pininfarina

*Very uncommon in France, with an attractive price
Pleasant and efficient engine
Design by Pininfarina*

Titre de circulation français / French registration papers
N° de châssis / Chassis n° : ZAR939000*05008336
Moteur : V6 - 3195 cm3 - 260 ch
Engine : V6 - 3195 cc - 260 bhp





For a long time Alfa Romeo spiders are seen as a tradition for the Milanese brand. Now far from the style of the small Giulia spiders or even the Duetto, the Brera Spider still retains a personality and a strong charm, as well as a very tastefully driving car.

Elected convertible car of the year in 2006, the Brera Spider is derived from the 2+2 coupe released one year earlier. Available in two petrol versions, a 2.2l 16V engine with 185 hp and a V6 3.2l engine coming from General Motors with 260 hp, this one will be fitted with a 4 wheels drive transmission, the first one in the history of Alfa Romeo. This more secured version, avoids any problems of motricity and allows to run serenely the power of the engine. If she does not claim to be as an accomplished sportscar, its comfort, its good level of equipment and its efficiency will be hailed by the press.

On the road the Brera shows itself to be a very sound car and pleasant to drive. Its overall handling, suspension and steering cannot be criticized, according to its very low 34 200 km mileage. This specimen is in very nice conditions. The bodywork is in good condition with some soft slight signs of normal wear consistent with the car's age, while the electric convertible hood suffers no defect. The passenger compartment is also very well protected, with a very nice leather what proves that the car was not excessively exposed to the sun. The V6 engine is very flexible, but it makes itself heard with a pleasant sonority when the throttles are opened up to make full use of the 260 bhp. The 6-speed manual box is easy to use. The 4-wheel drive gives a sense of security even in slippery driving conditions. Overall, this car is a real pleasure to drive. The 4-wheel drive system, the willing engine and the electrically operated hood all make for a lovely and original vehicle which can be used daily, whether in town or under the sun of the French Riviera. Finally, we must indicate this Brera Spider is a very rare model in France, and that it is difficult to find a Pininfarina convertible for such an attractive price.



326

1988 - ALFA ROMEO 75 TURBO

10 000 / 15 000 €

Le 17 mai 1985, pour célébrer les 75 ans de la marque, le constructeur milanais lance un nouveau modèle : l'Alfa Romeo 75. Héritière de la base mécanique de la Giulietta de 1977, elle bénéficie du fameux moteur en aluminium double arbre à cames en tête qui a fait la réputation de ses aînées et d'un design contemporain réalisé par le centre du style maison. En mars 1986, l'Alfa 75 1.8 Turbo est présentée. Équipée du moteur 1779 cm³ qui a reçu un turbo Garrett T3 Intercooler, elle développe 155 chevaux et bat la version V6 2.5 de plus d'une demi-seconde en accélération de zéro à 100 km/h.

Notre exemplaire appartient à la seconde série de la 75 produite de 1988 à 1993. Achetée neuve par un Belge, elle est ensuite devenue, via un marchand néerlandais, la propriété d'un Monégasque passionné de modèles sportifs. Elle est équipée du rare kit Evoluzione qui avait été développé pour répondre à l'homologation du modèle en Groupe A par la FIA. On la différencie des 500 authentiques 75 Turbo Evoluzione à ses jantes Cam-

pagnolo en 15 pouces gris clair métallisé et à l'absence de l'immense autocollant affiché sur ses flancs. Il s'agit d'un exemplaire parfaitement fidèle à l'origine ayant échappé à toute modification. Côté habitacle, la sellerie d'origine et le tableau de bord sont en excellent état. Le compteur affiche un kilométrage de 95 500 km d'origine relativement peu élevé eu égard à son âge et à la capacité de son moteur à largement dépasser les deux cents mille kilomètres.

Son essai routier a confirmé un bon fonctionnement mécanique d'ensemble, ainsi qu'un comportement et un freinage parfaitement sains. Cette Alfa méconnue, au style des années 1980 et au caractère très italien, est particulièrement plaisante à conduire grâce à son mode de propulsion à l'ancienne et à l'efficacité de son moteur turbo. Relativement rare sur le marché, il s'agit certainement de la dernière berline authentiquement Alfa...

Youngtimer rare
Caractère sportif et authentique Alfa

*A rare modern classic
The sporting character of a genuine Alfa*

Carte grise monégasque / Monaco registration papers
ZAR162B10*00054161
Moteur 4 cylindres en ligne - 1779 cm³ turbo - 155 ch
Engine: turbocharged four-cylinder in-line - 1779 cc - 155 bhp





On 17 May 1985, to celebrate the marque's 75th anniversary, the Milan-based manufacturer launched a new model, the Alfa Romeo 75. Inheriting many mechanical components from the 1977 Giulietta, it featured the famous twin overhead cam aluminium engine on which its predecessors' reputation had been built and contemporary body styling designed in-house. In March 1986, the Alfa 75 1.8 Turbo was introduced. Equipped with the 1779cc engine with an intercooled Garrett T3 turbocharger, it developed 155bhp and beat the 2.5 V6 model by more than half a second accelerating from 0-100km/h (62mph).

The model we are presenting today is from the second series of 75s, built from 1988-1993. Bought new by a Belgian customer, it subsequently passed through a Dutch dealer to become the property of a sports car enthusiast in Monaco. It is fitted with the rare Evoluzione kit which was developed to meet the FIA's Group A homologation requirements for the model. It can be distinguished from the 500 genuine 75 Turbo Evoluzione cars by its 15-inch Campagnolo wheels with a light grey metallic finish and the absence of the huge sticker applied to its sides. Inside the car, the original upholstery and dashboard are in excellent condition. The odometer is showing 95,500km (59,300 miles) from new, which is relatively low given the car's age and the ability of the engine to cover well over 200,000km (125,000 miles).

Our test confirmed that the car was overall in good mechanical order, with perfect handling and brakes. Often overlooked, this Alfa with its 1980s styling and very Italian personality is very pleasant to drive, thanks to its old-school rear-wheel drive layout and powerful turbocharged engine. Relatively rare on the market, it is assuredly the last authentic Alfa saloon ...



327

1984 - VOLKSWAGEN SCIROCCO GTX

3 500 / 4 500 €

En mars 1981, le Scirocco 2 est présenté au salon automobile de Genève avec plus de 2 ans d'avance sur la future Golf 2, qui n'apparaîtra qu'en août 1983. La voiture présente une ligne agressive et annonce un tempérament encore plus sportif. Son CX est abaissé par la conception plus ronde de la carrosserie en passant de 0,42 à 0,38, une valeur remarquable pour l'époque. Mais si le Scirocco avait passé de longues heures en soufflerie pour améliorer son aérodynamique, l'intérieur avait été lui aussi complètement repensé avec de nombreux détails d'une finition irréprochable sur un coupé populaire. Côté moteur, avec l'arrivée prochaine de la 16V la gamme est complètement remaniée et la versions GTX s'impose alors que la version haut de gamme du modèle.

L'exemplaire que nous présentons fut immatriculé pour la première fois le 3 août 1984, il correspond donc au millésime 1985 reconnaissable à l'abandon du kit carrosserie Kamei au profit du nouveau kit VW qui restera

de couleur noire. Base et agressive, notre modèle comptabilise 155 000 km au compteur et se trouve dans un très bel état de présentation et de conservation. En effet, il est rare de retrouver un modèle GTX d'origine comme celui-ci tant le tuning sauvage faisait ravage à l'époque. Ici, tout y est... l'habitacle est propre et tous les éléments au tableau de bord fonctionnent. Côté carrosserie, l'ensemble est parfaitement sain sans trace de corrosion apparente. Côté moteur, son propriétaire actuel n'a pas lésiné sur l'entretien : distribution, démarreur, l'embrayage et sa butée, tous les silentblochs moteur et de boîte de vitesse, les cardans, le faisceau électrique, les filtres et joins moteur, les freins et très récemment les 4 pneus difficile à trouver dans la monte d'origine 5'x13 pouces. Ses nombreuses options comptent aussi dans les avantages de cette GTX ; équipée de la direction assistée, des jantes en alliage, des vitres et rétroviseurs électriques elle offre presque le confort moderne ! Côté performance, le 1.8 développant 112 cv n'a aucun mal à animer les 935 kg du coupé.

Bel état de préservation
Performance toujours d'actualité
Prix alléchant

*Good state of preservation
Performance still up to present day standards
Attractive price*

Carte grise française / Registration : French papers
Châssis / Chassis : WWWZZZ53ZEK030763
Moteur : 4 cylindres - 1.8l - 112 ch
Engine : 4-cylinders - 1.8l - 112 bhp





In March 1981, the Scirocco 2 was presented at the Geneva Motor Show, two years ahead of the future Golf Mk2, which was only unveiled in August 1983. This model has aggressive lines which suggest a still more sporting temperament. Its more rounded shape made it more aerodynamic than the first generation, its coefficient of drag being reduced from 0.42 à 0.38, which was an outstanding value at that time. But if the Scirocco was the result of many hours of wind-tunnel testing, the interior had also been entirely reconsidered with numerous detail changes and a very high level of quality for a popular coupé. Regarding the engine, the impending arrival of the 16 valve unit meant that the range was completely revised with the GTX version being the top of the line-up.

The car on offer was first registered on August 3rd 1984 and therefore belongs to the 1985 model-year, with a low and aggressive look, and recognizable by the new black in-house body kit which replaced the previous body kit made by Kamei. With an odometer reading of 155 000 km, this vehicle has a good appearance and is altogether well preserved. It is in fact unusual to find a GTX model still entirely faithful to its original specification, because the mania for tuning mods in full force at the time was responsible for many unfortunate transformations. On this car everything is as it should be. The interior is in good condition and all the instruments, switches and equipment function properly. The bodywork is sound and there are no visible signs of corrosion. The current owner has certainly not skimped on the maintenance. New or overhauled items include : timing belts, starter, clutch mechanism, engine and gearbox mountings, driveshafts, electric cable loom, filters, engine gaskets, brakes. Most recently 4 new tyres have been fitted, of correct dimensions although these are now difficult to find for the original 5.5x13 inch wheels. The appeal of this GTX is increased by its numerous options, which include power steering, alloy wheels, electric windows and rear-view mirrors. In all, an almost modern level of comfort is offered. So far as the performance is concerned, the 1.8 litre engine producing 112 bhp has no difficulty in hustling along the 935 kg of this coupé.





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-BROTTEAUX

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

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

PRÉSIDENT

Claude Aguttes

DIRECTEURS ASSOCIÉS

Hugues de Chabannes
Philippine Dupré la Tour
Charlotte Reynier-Aguttes

ASSOCIÉS

Séverine Luneau
Sophie Perrine
Valérienne Pace

COMMISSAIRE-PRISEUR JUDICIAIRE ET HABILITÉ

Claude Aguttes
claude@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, 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

DÉPARTEMENTS D'ART

ARTS D'ASIE

Johanna Blancard de Léry
01 47 45 00 90
delery@aguttes.com
Avec la collaboration
à Lyon de :
Agathe Thomas
04 37 24 24 29
thomas@aguttes.com

ART NOUVEAU ARTS DÉCO

Sophie Perrine
01 41 92 06 44
perrine@aguttes.com
Avec la collaboration
à Lyon de :
Agathe Thomas
04 37 24 24 29
thomas@aguttes.com

AUTOMOBILES DE COLLECTION AUTOMOBILIA

Gautier Rossignol
01 47 45 93 01
06 16 91 42 28
rossignol@aguttes.com

Avec la collaboration
à Neuilly de :
Clément Papin
papin@aguttes.com

à Lyon de :
Paul-Émile Coignet
coignet@aguttes.com

BIJOUX - HORLOGERIE

Philippine Dupré la Tour
01 41 92 06 42
duprelatour@aguttes.com
Avec la collaboration
à Neuilly de :
Éléonore Le Chevalier
01 41 92 06 47
lechevalier@aguttes.com

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

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

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

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

CHASSE, MILITARIA CURIOSITÉ NUMISMATIQUE

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

LES COLLECTIONS ARISTOPHIL

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

Assistée de :
Marie du Boucher

MODE & BAGAGERIE

Éléonore Le Chevalier
01 41 92 06 47
lechevalier@aguttes.com

TABLEAUX XIX^{ÈME} IMPRESSIONNISTES & MODERNES ÉCOLES ÉTRANGÈRES DONT PEINTRES D'ASIE ART CONTEMPORAIN

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

*Avec la collaboration
à Lyon de :*
Valérianne Pace
04 37 24 24 28
pace@aguttes.com

en Art Contemporain de :
Ophélie Guillerot
01 47 45 93 02
guillerot@aguttes.com

Administration
Elise Fontaine
fontaine@aguttes.com
Mathilde Naudet
naudet@aguttes.com

MOBILIER ET OBJETS D'ART TABLEAUX ANCIENS ARGENTERIE

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

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

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

Administration :
Elodie Beriola
beriola@aguttes.com
Mathilde Naudet
naudet@aguttes.com

VINS & SPIRITUEUX

Neuilly
Pierre-Luc Nourry
01 47 45 91 50
nourry@aguttes.com

VENTE ONLINE

online.aguttes.com
Pierre-Luc Nourry
01 47 45 91 50
online@aguttes.com

COMMUNICATION GRAPHISME

Sébastien Fernandes
01 47 45 93 05
fernandes@aguttes.com

Avec la collaboration de :
Philippe Le Roux
Claire Frébault
Manon Tezenas du Montcel

PHOTOGRAPHE

Rodolphe Alepuz
alepuz@aguttes.com

Imprimeur :
Corlet - 02 31 59 53 16

ADMINISTRATION ET GESTION

Responsable comptabilité
Isabelle Mateus
mateus@aguttes.com

Facturation acheteurs Neuilly
Gabrielle Grollemund
01 41 92 06 41
grollemund@aguttes.com

*Facturation acheteurs
& administration Lyon*
Jade Bouilhac
04 37 24 24 26
bouilhac@aguttes.com

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTES

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 :

- Automobiles :

12% HT + TVA au taux en vigueur soit 14.4 TTC jusqu'à 1 000 000 €

10% HT + TVA au taux en vigueur soit 12 TTC au delà de 1 000 001 €

- Automobilia :

20% HT + TVA au taux en vigueur soit 24 % 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.

Le législateur impose des règles strictes pour l'utilisation commerciale des espèces d'animaux inertes. La réglementation internationale du 3 Mars 1973 (CITES) impose pour les différentes annexes une corrélation entre le spécimen et le document prouvant l'origine licite. Ce règlement retranscrit en droit Communautaire Européen (Annexes A/B/C) dans le Règle 338/97 du 9/12/1996 permet l'utilisation commerciale des spécimens réglementés (CITES) sous réserve de présentation de documents prouvant l'origine licite ; ces documents pour cette variation sont les suivants :

• **Pour l'Annexe A :** C/C fourni reprenant l'historique du spécimen (pour les spécimens récents)

• **Pour l'Annexe B :** Les spécimens aviens sont soit bagués soit transpondés et sont accompagnés de documents d'origine licite. Le bordereau d'adjudication de cette vacation doit être conservé car il reprend l'historique de chaque spécimen. Pour les spécimens récents protégés repris au Code de l'Environnement Français, ils sont tous nés et élevés en captivité et bénéficient du cas dérogatoire de l'AM du 14/07/2006. Ils peuvent de ce fait être utilisés commercialement au vu de la traçabilité entre le spécimen et les documents justificatifs d'origine licite. Les autres spécimens bénéficiant de datation antérieure au régime d'application (AM du 21/07/2015) peuvent de ce fait être utilisés commercialement.

Pour les spécimens antérieurs à 1947 présents sur cette vacation, ils bénéficient du cas dérogatoire du Règle 338/97 du 9/12/1996 en son article 2 m permettant leur utilisation commerciale. En revanche, pour la sortir de l'UE de ces spécimens un Cites pré-convention est nécessaire. Pour les spécimens d'espèce chassables (CH) du continent Européen et autres, l'utilisation commerciale est permise sous certaines conditions. Pour les espèces dites domestiques (D) présentes dans cette vacation, l'utilisation commerciale est libre. Pour les spécimens anciens dits pré-convention (avant 1975) ils respectent les conditions de l'AM du 23/12/2011 et de ce fait, peuvent être utilisés commercialement. Les autres spécimens de cette vacation ne sont pas soumis à la réglementation (NR) et sont libres de toutes utilisations commerciales. Le bordereau d'adjudication servira de document justificatif d'origine licite. Pour une sortie de l'UE, concernant les Annexes I/A, II/B et III/C un CITES de réexport sera nécessaire, celui-ci étant à la charge du futur acquéreur.

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 œuvres 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 œuvres n'est pas précisé dans la 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'œuvre par l'acheteur ou par son représentant.

ENCHERES

Le plus offrant et dernier enchérisseur sera l'adjudicataire.

En cas de double enchère reconnue effective par le Commissaire-priseur, le lot sera remis en vente, tous les amateurs présents pouvant concourir à cette deuxième mise en adjudication.

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

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

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

RETRAIT DES ACHATS

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

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

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

Le magasinage n'entraîne pas la responsabilité du Commissaire-Priseur ni de l'expert à quelque titre que ce soit.

Dès l'adjudication, l'objet sera sous l'entière responsabilité de l'adjudicataire. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et la SAS Claude Aguttes décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée.

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

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

REGLEMENT DES ACHATS

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

Conformément à l'article L.321-14 du code 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 15 000 € pour les particuliers qui ont leur domicile fiscal à l'étranger (sur présentation de passeport)
- Paiement en ligne sur (jusqu'à 3 000 €)
<http://www.aguttes.com/paiement/index.jsp>

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

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

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

COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

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

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AUX AUTOMOBILES DE COLLECTION

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

Les véhicules sont vendus en l'état au jour de la vente. Pendant l'exposition

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

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

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

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

Tout adjudicataire a l'obligation d'assurer son véhicule dès l'adjudication : la S.A.S. Claude Aguttes 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€ HT 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 Aguttes SAS.

- Au-delà du 15^{ème} jour après la vente aux enchères, le cout quotidien du stationnement sera de 32€ par jour, chaque journée commencée étant due, et sera à régler directement auprès du parking Qpark lors de la reprise du véhicule.

ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM



AUTOMOBILES DE COLLECTION AUTOMOBILIA

Samedi 14 avril 2018
Automobilia 14h / Automobiles 18h
Lyon-Brotteaux

À renvoyer avant le vendredi 13 avril à 18h
par mail à / please mail to : bidlyon@aguttes.com

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

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

(Les limites ne comprenant pas les frais légaux).

La demande d'une ligne téléphonique implique que l'enchérisseur est preneur à l'estimation basse dans le cas d'une mauvaise liaison téléphonique.

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

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

Date & signature :

- Choisissez le type d'enchère / choose bid form :

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

- Remplissez le formulaire / fill in the form :

NOM / NAME

PRÉNOM / FIRST NAME

ADRESSE / ADDRESS

CODE POSTAL / ZIP CODE _____

VILLE / CITY PAYS / COUNTRY

TÉLÉPHONE 1 TÉLÉPHONE 2

MAIL

[illegible]

DESIGN

Prochaine vente
7 mai 2018
Neuilly-sur-Seine

Expositions publiques
Hôtel Arturo López
Neuilly-sur-Seine

HUMBERTO (1953)
& FERNANDO (1962) CAMPANA
Fauteuil dit Banquete Chair
Peluches, acier
102 x 140 x 100 cm
Estudio Campana, 2002

Contact
Philippine de Clermont-Tonnerre
01 47 45 93 08
design@aguttes.com

Expert
Romain Coulet
rcoulet@gmail.com

Catalogue visible sur www.aguttes.com

Contact Lyon
Agathe Thomas
thomas@aguttes.com





GRANDS VINS & SPIRITUEUX

Ventes en préparation

Juin 2018

Neuilly-sur-Seine

Lyon-Brotteaux

Nous recherchons
des lots pour ces ventes
Expertises gratuites sur photos
ou sur rendez-vous

Contact Neuilly
Pierre-Luc Nourry
01 47 45 91 50
nourry@aguttes.com

TABLEAUX ANCIENS

Ventes en préparation

Mardi 29 mai 2018 - Neuilly-sur-Seine

Mercredi 30 mai 2018 - Lyon-Brotteaux

Nous recherchons
des lots pour ces ventes
Expertises gratuites
sur photos ou sur rendez-vous

Contact Neuilly
Séverine Luneau
Elodie Beriola
01 47 45 08 18
beriola@aguttes.com

Contact Lyon
Valérianne Pace
04 37 24 24 28
pace@aguttes.com



BIJOUX

Ventes en préparation
Juin 2018

**Neuilly-sur-Seine
Lyon-Brotteaux**



CARTIER
Ensemble composé d'un bracelet
et d'une bague. Vers 1920
Adjugé 153 000 €^{TTC}

Nous recherchons
des lots pour ces ventes
Expertises gratuites sur photos
ou sur rendez-vous

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

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







AGUTTES

Hôtel des Ventes de Neuilly - 164 bis, av. Ch. de Gaulle - 92200 Neuilly-sur-Seine - Tél. : +33 1 47 45 55 55
Hôtel des Ventes de Lyon-Brotteaux - 13 bis, place Jules Ferry - 69006 Lyon - Tél. : +33 4 37 24 24 24