

AGUTTES

AUTOMOBILES DE COLLECTION

LA VENTE D'AUTOMNE

Samedi 9 novembre 2019 • Lyon-Brotteaux



PROCHAINS RENDEZ-VOUS

RÉTROMOBILE

du 5 au 9 février 2020
Paris, Porte de Versailles

LA VENTE DE PRINTEMPS

15 mars 2020
Paris, Espace Champerret

LA VENTE D'ÉTÉ

21 juin 2020
Paris, Espace Champerret

LA VENTE D'AUTOMNE

7 novembre 2020
Lyon-Brotteaux

AGUTTES







CONTACTS POUR CETTE VENTE



Directeur de département

Gautier Rossignol
+33 (0) 1 47 45 93 01
+33 (0) 6 16 91 42 28
rossignol@aguttes.com



Spécialiste

Clément Papin
+33 (0) 1 47 45 93 01
+33 (0) 7 60 78 10 18
papin@aguttes.com



Spécialiste

Paul-Emile Coignet
+33 (0) 4 37 24 24 23
+33 (0) 6 68 36 26 22
coignet@aguttes.com



Administratrice

Clothilde Duval
+33 (0) 1 47 45 08 22
duval@aguttes.com
voitures@aguttes.com



Consultant extérieur

Raphaël de Serres
deserres.consultant@aguttes.com

Enchères par téléphone Ordre d'achat

bid@aguttes.com

Relations Presse

Sébastien Fernandes
+ 33 (0) 1 47 45 93 05
fernandes@aguttes.com

Photographes

Antoine Pascal
Nicolas Seurot
Kevin Van Campenhout

Relations acheteurs

+33 (0) 4 37 24 24 22
buyer@aguttes.com

AGUTTES

Président Claude Aguttes

Associés

Directeurs associés

Hugues de Chabannes, Philippine Dupré la Tour
Charlotte Reynier-Aguttes

Associés

Valérianne Pace, Sophie Perrine
Gautier Rossignol

Commissaires-priseurs habilités

Claude Aguttes, Sophie Perrine
SCP Claude Aguttes
Commissaire-priseur suppléant
Sophie Perrine

SAS CLAUDE AGUTTES (SVV 2002-209)

AUTOMOBILES DE COLLECTION

LA VENTE D'AUTOMNE



Vente aux enchères

Samedi 9 novembre 2019

Lyon-Brotteaux, 13 bis place Jules Ferry, 69006 Lyon

14h : Automobilia

18h30 : Automobiles de collection

Expositions publiques

Jeudi 7 novembre : 10h-19h

Vendredi 8 novembre : 10h-19h

Samedi 9 novembre : 9h30-12h sur rendez-vous

Catalogue et résultats visibles sur **aguttes.com**

Enchérissez en live sur **drouotonline.com**

DROUOT
DIGITAL
Live

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

Couverture : lot 177. Deuxième de couverture : lot 197
Troisième de couverture : lot 192. Quatrième de couverture : lot 219



AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



Qu'ils sont forts ceux qui s'octroient le rôle d'oracles en assurant ce que sera l'avenir du transport dans vingt ans et en jouant les fossoyeurs d'une industrie automobile qu'ils jugent obsolète ! Loin de moi l'idée de faire du pseudo politique dans ces pages, mais voilà, nos chers députés ont décidé d'interdire la vente des voitures à moteur thermique à compter de 2040... Aberrant !

Au-delà du fait que mon côté nombriliste s'inquiète fortement pour mes occupations futures à l'approche de la retraite (j'aurai 57 ans en 2040... le repos bien mérité sera encore à l'état de projet), je me demande comment dans notre pays un pouvoir politique peut-il décider, sans avoir aucune compétence technique dans le domaine, quelle sera la bonne solution pour l'automobile du futur, alors qu'avec du bon sens et le travail de nos ingénieurs nous pourrions faire progresser les technologies et de les faire coexister. Les véhicules utilisant de l'énergie fossile représentent aujourd'hui 93,6 % des ventes, auxquels s'ajoutent les 4,2 % d'hybrides non rechargeables et les 0,7 % d'hybrides rechargeables. Inverser ces proportions relève de l'utopie et d'un aveuglement à l'égard de l'électrique qui me rappelle fâcheusement la promotion du diesel dans les années 80... Vlan !

Fort heureusement, grâce au travail de la Fédération Française des Véhicules d'Epoque, nous sommes assurés de pouvoir « rouler » sur nos deux oreilles au volant de nos anciennes. Pour cela, il faudra qu'elles aient plus de 30 ans, soit nées avant 2010... Nous sommes sauvés, les premières Lamborghini Murcielago seront acceptées avec leur V12 de 580 cv tout comme la modeste Twingo de ma voisine !

Comme le disait Pierre Daninos « Les Français mettent dans leur voiture autant d'amour-propre que d'essence », j'ajouterai qu'elle est une émanation de sa propre personne et qu'elle mène à un sentiment de liberté. Alors là méfiance messieurs les députés, car la privation n'a rien de bon surtout que le chauffeur est, de loin, la partie la plus dangereuse de l'automobile !

How strong are those who take on the role of oracles by ensuring what the future of transport will be in twenty years' time and by playing the role of gravediggers in an automobile industry that they consider obsolete! Far be it from me to make pseudo politics in these pages, but here we are, our dear deputies have decided to ban the sale of combustion-powered cars from 2040... Crazy!

Beyond the fact that my navel-gazing side is very worried about my future occupations as I approach retirement (I will be 57 years old in 2040... the well-deserved rest will still be in the planning stage), I wonder how a political power in our country can decide, without having any technical competence on the topic, what will be the right solution for the automobile of the future, whereas with common sense and the work of our engineers we could advance technologies and make them co-exist. Vehicles using fossil fuels now account for 93.6% of sales, plus 4.2% of non-rechargeable hybrids and 0.7% of rechargeable hybrids. Reversing these proportions is utopian and blinkered towards the electric, which reminds me of the unfortunate promotion of diesel in the 1980s... Boom!

Fortunately, thanks to the work of the FFVE, we are sure to be able to "drive" with both ears at the wheel of our old ones. For that, they must be more than 30 years old, born before 2010... We are saved, the first Lamborghini Murcielago will be accepted with their 580 hp V12 just like my neighbour's modest Twingo!

As Pierre Daninos said, "French citizens put as much self-esteem in their cars as they do gasoline", I would add that it is an emanation of their own person and that it leads to a feeling of freedom. So there is mistrust, gentlemen, because deprivation is not good, especially since the driver is by far the most dangerous part of the car!

AUTOMOBILIA

Voici certainement l'une des plus belles collections de plaques émaillées qui nous a été confiée à vendre. Rassemblées pendant de longues années, décorant les murs et parfois même entassées derrière les portes ne sachant plus où les mettre, elles ont toutes été l'objet d'une traque sans fin jusqu'à ce jour. Réunies dans ces pages, elles s'offrent à vous sur le papier avant de décorer vos garages. Colorées et stylisées, elles étaient publicitaires. Collectionnées et magnifiées, elles sont désormais des objets de collection à proprement parler, nous replongeant dans une époque où chaque chose était faite pour durer. Aujourd'hui, elles retracent l'histoire des marques et de la compétition automobile, elles sont un des maillons de cette indéfectible passion qui nous anime.

Agrémentée de plusieurs lots de grande qualité allant des Geo Ham d'un jeune garçon, à l'époque « stagiaire » de Georges Hamel, devenu un grand de ce petit monde aujourd'hui, mais aussi de bronzes de Manou Zurini ou de voitures à pédales d'un éternel enfant...

Voici l'Automobilia sous ses plus merveilleuses formes...

T*his is certainly one of the most beautiful collections of enameled plaques that we have been entrusted with for sale. Gathered for many years, decorating the walls and sometimes even piled up behind doors no longer knowing where to put them, they have all been the object of an endless hunt to this day. Gathered in these pages, they are offered to you on paper before decorating your garages. Colorful and stylized, they were advertising. Collected and magnified, they are now collectibles in the strict sense of the word, taking us back to a time when everything was made to last. Today, they trace the history of brands and motor racing, they are one of the links in the chain of this unfailing passion that drives us.*

Embellished with several high quality lots ranging from the Geo Ham of a young boy, at the time "trainee" of Georges Hamel, now a respected man of this little world, but also with the bronzes of Manou Zurini or the pedal cars of an eternal child...

Here is the Automobilia in its most wonderful forms....



AGUTTES



1



3



5



2



4



6

1

AMILCAR

Tôle peinte
Etat d'usage
Dim : 69 X 96 cm environ

50 / 100 €

3

AUTO UNION - DKW

Plaque en tôle émaillée
Munchener Emailierwerk Titanemail
Etat d'usage
Dim : 87 X 60 cm environ

100 / 300 €

5

BMW

Plaque en tôle émaillée et bombée
Bon état, éclats en bordure
Dim : 60 cm environ

100 / 300 €

2

AUTOBIANCHI

Plaque en tôle émaillée
Email Laborde
Très bon état, éclats
Dim : 60 X 110 cm environ
On joint une tôle peinte ARS Nova Milano
(80 X 79 cm)

150 / 300 €

4

BERLIET

Plaque en tôle émaillée
Emailerie Alsacienne
Strasbourg - Hoenheim
Etat d'usage, éclats
Dim : 99 X 82 cm environ

100 / 300 €

6

BNC

Plaque en tôle émaillée double face
Etat moyen, éclats et restaurations
Dim : 90 X 66 cm environ

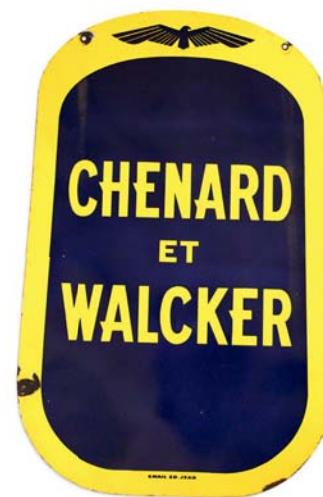
200 / 400 €



7



9



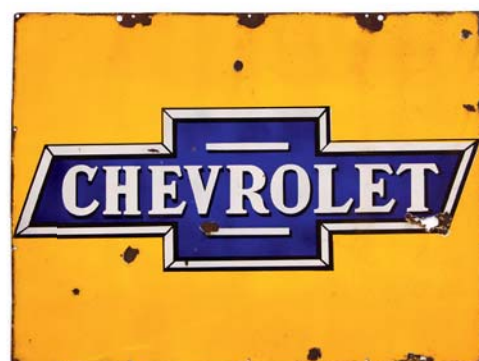
11



8



10



12

7

BUGATTI

Plaque en tôle émaillée
Bon état, éclats en bordure
Dim : 40 X 80 cm environ

400 / 800 €

9

BUICK

Plaque en tôle émaillée double face
Bon état, éclats en bordure, travail moderne
Diam : 76 cm environ

50 / 150 €

11

CHENARD ET WALCKER

Plaque en tôle émaillée double face
Email ED Jean
Bon état, éclats
Dim : 109 X 67 cm environ

200 / 400 €

8

HUILE BUGATTI

Plaque en tôle émaillée
Bon état, travail moderne
Dim : 48 X 68 cm environ

100 / 300 €

10

CHAIGNEAU BRASIER

Plaque en tôle émaillée et bombée
Éclats
Diam : 60 cm environ

40 / 80 €

12

CHEVROLET

Plaque en tôle émaillée
Etat moyen, éclats et trous
Dim : 75 X 100 cm environ

100 / 300 €

13

TRANSPORTS CITROËN

Plaque en tôle émaillée et bombée
Emaillerie Alsacienne Strasbourg
Bon état, éclats en bordure
Dim : 83 X 62 cm environ

800 / 1 200 €

14

CITROËN

Plaque en tôle émaillée et bombée
Ralentir Ecole
Etat moyen, éclats, enfoncement
Dim : 40 X 80 cm environ

600 / 1 000 €

15

CITROËN

Plaque en tôle émaillée en relief
Bon état, éclats en bordure
Dim : 90 X 100 cm environ

150 / 300 €

16

DELAGE

Plaque en tôle émaillée
Email ED. Jean
Bon état, éclats et restaurations
Dim : 66 X 100 cm environ

200 / 400 €

17

DELAHAYE

Plaque en tôle émaillée
Vitracier Neuhaus
Bon état, éclats en bordure
Dim : 57 X 85 cm environ

200 / 400 €

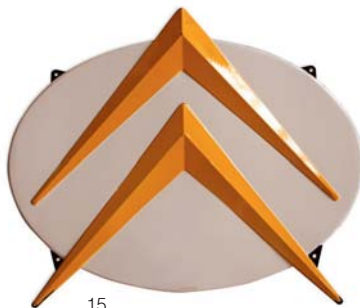
18

DELAHAYE

Plaque en tôle émaillée double face
L'Emaillo - Gravure - Paris
Etat moyen, éclats, pliures
Dim : 108 X 70 cm environ

200 / 400 €

13



15



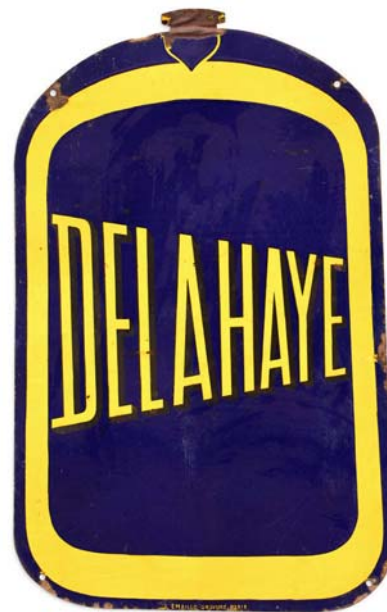
17



14



16



18

19

AUTOMOBILES DONNET

Rare tôle peinte en relief
G. De Andreis SA Marseille
Etat d'usage
Dim : 99 X 100 cm

100 / 200 €

20

FACEL VEGA

Tôle peinte
R.B.C. Paris
Dim : 68 X 45 cm environ
On joint une tôle peinte MG (41 X 41 cm)

40 / 80 €

19



20

21

FIAT

Plaque en tôle émaillée double face
Très bon état
Dim : 80 X 80 cm environ

150 / 300 €

22

FIAT

Plaque en tôle émaillée double face
Etat d'usage
Dim : 80 X 50 cm environ

100 / 300 €

21



22

23

ABARTH

Tôle peinte
STIP - Torino
Etat d'usage
Dim : 70 X 50 cm environ

100 / 300 €

24

FORD

Plaque en tôle émaillée double face
Bon état, éclats
Dim : 85 X 60 cm environ

100 / 300 €

23



24



25



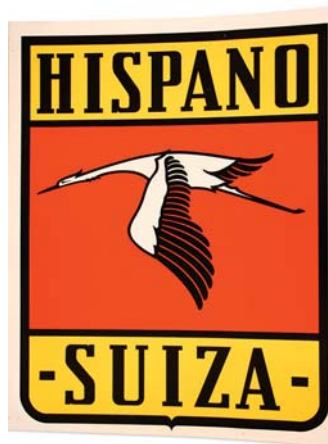
27



29



26



28



30

25

FORD

Borne service
Plaques en tôle émaillée double face
Emaillerie Alsacienne
Strasbourg Hoenheim
Bon état, éclats
Dim : 85 X 60 cm environ

100 / 300 €

26

FORD

France SA 1958
Plaques en tôle émaillée double face
Bon état, éclats et tâches
Dim : 95 X 60 cm environ

100 / 300 €

27

FORD

Lot de 2 tôles peintes double face
Etat moyen
Dim : 57 X 120 et 79 X 60 cm environ

50 / 100 €

28

HISPANO SUIZA

Tôle peinte
Bon état général
Dim : 100 X 80 cm environ

40 / 80 €

29

HOTCHKISS

Plaques en tôle émaillée
Etat d'usage
Emaillerie Morez - Jura
Dim : 100 X 78 cm environ

300 / 600 €

30

LAMBORGHINI

Plaques en tôle émaillée
Bon état, éclats
Dim : 33 X 72 cm

100 / 200 €

31

LANCIA

Tôle peinte
Belle patine
Dim : 64 X 64 cm environ

100 / 200 €

31

32

MASERATI

Plaque en tôle émaillée bombée
Bon état, travail moderne
Dim : 50 X 35 cm environ

50 / 150 €

32

33

MATHIS

Plaque en tôle émaillée et bombée
Bon état, éclats en bordure
Dim : 48 cm environ

150 / 300 €

33



34

35

MORRIS

Plaque en tôle émaillée
Travail moderne
Etat d'usage, éclats
Dim : 38 X 72 cm environ

50 / 100 €

35

36

NECKAR NSU

Plaque en tôle émaillée
Bon état, éclats en bordure
Dim : 60 X 110 cm environ

100 / 300 €

36

AGUTTES

37

PACKARD

Plaque en tôle émaillée
Travail moderne
Très bon état
Dim : 30 X 46 cm environ

50 / 100 €

38

PANHARD & LEVASSOR

Concessionnaire
Plaque en tôle émaillée double face
Emaillerie Alsacienne
Strasbourg - Hoenheim
Très bon état hormis éclats en bordure
Diam : 80 cm environ

400 / 800 €

39

PANHARD & LEVASSOR

Stock
Plaque en tôle émaillée double face
Emaillerie Alsacienne
Strasbourg - Hoenheim
Bon état hormis éclats
Dim : 80 X 94 cm environ

300 / 600 €

40

PANHARD & LEVASSOR

Huile
Plaque en tôle émaillée
Etat d'usage, éclats
Dim : 65 X 100 cm environ

150 / 300 €

41

PANHARD

Somua Willeme UFA
Plaque en tôle émaillée
Etat d'usage, restaurations
Diam : 74 cm environ

50 / 150 €

37



39



41



38



40

42

PANHARD

Lot de 4 tôles peintes double face
Etat d'usage

150 / 300 €



43

PEUGEOT

Tôle peinte
G. De-Andreis & Cie Marseille
Etat d'usage
Dim : 20 X 120 cm environ

100 / 200 €



44

PEUGEOT

Plaque en tôle émaillée double face
Etat moyen, éclats
Dim : 68 X 148 cm environ

80 / 120 €



45

PUCH

Plaque en tôle émaillée
Austria Email
Très bon état
Diam : 97 cm environ

100 / 300 €

43

44

46

RENAULT

Plaque en tôle émaillée double face
Etat d'usage, éclats
Dim : 115 X 78 cm environ

100 / 300 €



47

RENAULT

Tracteurs agricoles
Plaque en tôle émaillée double face
Etat d'usage, éclats
Dim : 115 X 78 cm environ

100 / 300 €



46

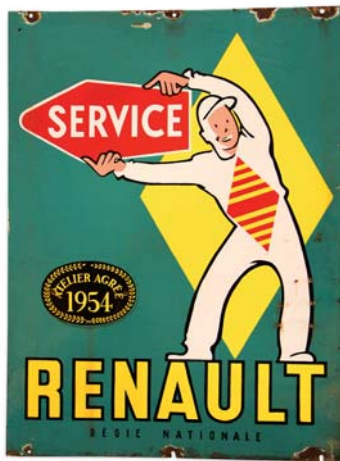
45

47

AGUTTES



48



49

48

RENAULT

Stationnement interdit
Plaques en tôle émaillée
Bon état, éclats
Dim : 100 X 70 cm environ

100 / 300 €

49

RENAULT

Atelier agréé 1954
Plaques en tôle émaillée double face
Bon état, éclats
Dim : 99 X 74 cm environ

300 / 600 €



50



51

50

RENAULT

Motoculture service
Plaques en tôle émaillée double face
État d'usage, éclats
Dim : 90 X 79 cm environ

100 / 300 €

51

RENAULT

Motoculture service
Plaques en tôle émaillée double face
Bon état
Dim : 90 X 77 cm environ

100 / 300 €



52



53

52

RENAULT

Plaques en tôle émaillée
Etat d'usage
Dim : 120 X 65 cm environ

100 / 200 €

53

HUILES RENAULT

Lot de 2 plaques en tôle émaillée
Etat d'usage
Dim : 30 X 48 et 96 X 30 cm environ

100 / 200 €



53

AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE

54

RENAULT

Arrêt Cars
Plaque en tôle émaillée
Etat d'usage, éclats
Diam : 60 cm environ

100 / 300 €



54



55

55

RENAULT

Arrêt de l'autobus
Plaque en tôle émaillée
Email Leroy Poucin Paris
Etat d'usage, éclats
Diam : 60 cm environ

100 / 300 €



56



56

56

RENAULT

Lot de 2 tôles peintes
TH Neuhaus et Courbet Sinémail Paris
Dim : 65 X 99 et diam 80 cm environ

50 / 150 €

57

SIMCA

Plaque en tôle émaillée double face
Email Beautor
Etat d'usage, éclats
Dim : 100 X 75 cm environ

100 / 300 €



58

58

SIMCA

Lot de 3 tôles peintes double face
Ariane, Aronde, Vedette
Etat d'usage
Dim : 100 X 75 cm environ

100 / 200 €



58



57



58

AGUTTES



59

ŠKODA

Plaques en tôle émaillée
Etat Moyen, éclats
Dim : 87 X 63 cm environ

50 / 150 €



60

ŠKODA

Plaque en tôle émaillée et bombée
Bon état, éclats
Dim : 50 X 40 cm environ

50 / 150 €



61

UNIC

Automobiles Georges Richard
Plaque en tôle émaillée
Email ED Jean
Etat moyen, éclats
Diam : 75 cm environ

100 / 300 €



62

UNIC

Plaque en tôle émaillée
Etat moyen, éclats
Dim : 76 X 120 cm environ

100 / 200 €



63

VINOT - DEGUINGAND

Rare tôle peinte double face
Imp Revon Paris - TH Neuhaus
Etat d'usage
Dim : 96 X 64 cm

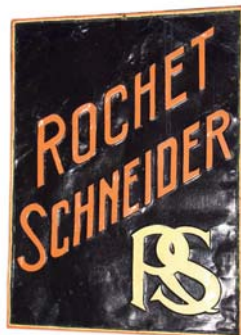
100 / 200 €

64

AVANT GUERRE

Lot de 3 tôles peintes :
 - Automobiles La Licorne (double face)
 Chagon Les Lilas Paris
 Dim : 79 X 79 cm environ
 - Automobiles Suere
 Imp Max Cremnitz Paris
 Dim : 50 X 99 cm environ
 - Rochet Schneider (restaurations)
 Dim : 80 X 60 cm environ
 - On joint une tôle peinte Rosengrat (travail artisanal)

50 / 150 €



64



64

65

VOLVO - OPEL

Lot de 2 tôles peintes
 Volvo double face
 Dim : 68 X 68 et 100 X 78 cm environ

50 / 100 €



64



64

66

AUTOMOBILE CLUB LUXEMBOURG

Plaque en tôle émaillée et bombée
 Bon état, éclats en bordure
 Diam : 46 cm environ

50 / 100 €



65



65

67

ACF

Automobile club du Var
 Plaque en tôle émaillée
 Emaillerie Alsacienne
 Etat d'usage, éclats et rayures
 Dim : 45 X 40 cm environ

40 / 80 €

68

LES VIEUX DU VOLANT

Plaque en tôle émaillée
 Neuhaus Paris
 Bon état, éclats
 Dim : 50 X 40 cm environ

50 / 100 €



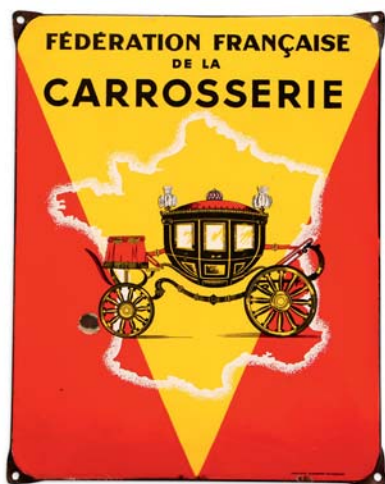
66



67



68



69



70

69

FEDERATION FRANCAISE DE LA CARROSSERIE

Plaque en tôle émaillée
Emaillerie Alsacienne
Bon état, éclats
Dim : 48 X 38 cm environ

40 / 80 €

70

ARRET FTG

Plaque en tôle émaillée
Etat d'usage
Dim : 50 X 33 cm environ

40 / 80 €



71



71

71

BORGWARD - EICHER

Lot de 2 tôles peintes
Borgward : 95 X 60 cm
Eicher : bombée, en relief, 60 cm
Bon état

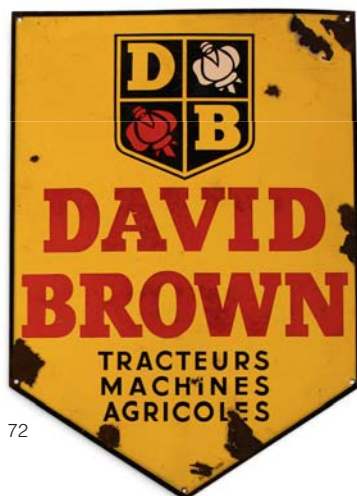
50 / 100 €

72

DAVID BROWN

Plaque en tôle émaillée
Emaillerie Alsacienne
Strasbourg Hoenheim
Etat d'usage, éclats, rayures
Dim : 70 X 49 cm environ

100 / 300 €



72



73

73

INDENOR DIESEL

Plaque en tôle émaillée
Emaillerie Alsacienne
Strasbourg Hoenheim
Bon état, éclats
Dim : 59 X 49 cm environ

100 / 200 €

74

HANOMAG

Plaque en tôle émaillée
Pyro-Email Boos & Hahn,
Ortenberg-Baden
Bon état, éclats, pliure
Dim : 85 X 100 cm environ

100 / 200 €



74

75

HORCH

Plaque en tôle émaillée
Bon état, éclats
Diam : 50 cm environ

50 / 150 €



75

76

MAN

Plaque en tôle émaillée
Etat d'usage, éclats, rayures
Dim : 81 X 66 cm environ

100 / 300 €



76

77

SAURER

Plaque en tôle émaillée et bombée
Etat d'usage
Diam : 80 cm environ

100 / 300 €



77

78

TATRA

Plaque en tôle émaillée
Email. Koekelberg S.A. Brux.
T.P. Brux. 372/133/1953
Bon état, éclats
Diam : 50 cm

100 / 200 €



78

79

TRACTEUR AUSTIN

Plaque en tôle émaillée porte drapeau
double face
Etat d'usage, éclats
Dim : 70 X 61 cm environ

50 / 100 €



79

AGUTTES



80



81

80

ZETOR

Plaque en tôle émaillée
Etat d'usage, éclats, pliures
Dim : 45 X 90 cm environ

40 / 80 €

81

GILERA

Plaque en tôle émaillée et bombée
Travail moderne, très bon état
Dim : 60 X 39 cm environ

50 / 150 €



82



82

82

GIMA - JAPY

Lot de 2 plaques en tôle émaillée
Gima : 30 X 48 cm environ
Moteur Japy : Vitracier Japy,
40 X 60 cm environ
Etat d'usage

50 / 100 €



83

83

GNOME RHONE

Plaque en tôle émaillée porte drapeau
double face
Neuhaus Paris Vitracier Japy
Très bon état
Diam : 65 cm

100 / 300 €

84

JAWA

Plaque en tôle émaillée
Etat d'usage
Dim : 51 X 81 cm environ
On joint une tôle peinte New Map
39 X 50 cm

50 / 100 €



84



84

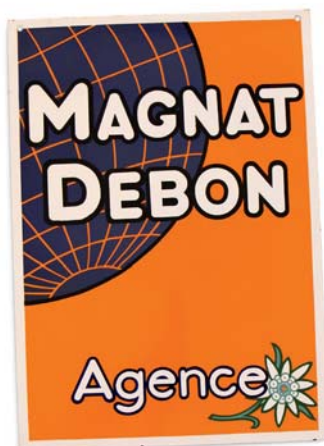


85

LAMBRETTA

Plaque en tôle émaillée double face
Vitracier Neuhaus
Très bon état, éclats
Dim : 65 X 99 cm environ
On joint une tôle peinte double face
(74 X 90 cm)

150 / 300 €



86

MAGNAT DEBON

Plaque en tôle émaillée
Travail moderne
Très bon état
Dim : 67 X 48 cm environ

50 / 100 €



87

LE MANS

Automobile Club de l'Ouest
Panneau de signalisation en tôle émaillée
Email Leroy Pougin Paris
Bon état, éclats
Dim : 49 X 70 cm environ

300 / 600 €



88

ANTAR

Plaque en tôle émaillée
Email. Strasbourg
Etat d'usage, éclats
Dim : 80 X 120 cm

50 / 150 €



89

ARAL

Plaque en tôle émaillée
Bon état, pliure, éclats, restauration
Dim : 84 X 84 cm environ

50 / 100 €



90

AGFA

Plaque en tôle émaillée double face
Bon état, éclats
Dim : 56 X 80 cm environ

50 / 150 €

AGUTTES



91

A.R.O.

Huile Aéro
California Motor Oil
Plaque émaillée porte drapeau double face
E.A.S. L'emaillor Gravure Paris
Bon état, éclats
Dim : 40 X 60 cm environ

100 / 300 €



92

AZUR

Lot de 2 plaques en tôle émaillée
- Azur : éclats, trous / restaurations,
Emaillerie alsacienne
- Carburant 2 temps : double face, bon état, taches, éclats
Diam : 80 et 60 cm environ

100 / 200 €



93

BP

Plaque en tôle émaillée double face
Bon état
Dim : 79 X 75 cm environ

100 / 200 €



94

CASTROL

Plaque en tôle émaillée
Vitracier Neuhaus 10.55
Bon état, éclats
Dim : 60 X 90 cm environ

100 / 200 €



95

CALTEX

Plaque en tôle émaillée
Emaillerie Alsacienne
Strasbourg Hoenheim
Bon état, éclats
Diam : 99 cm environ

150 / 300 €

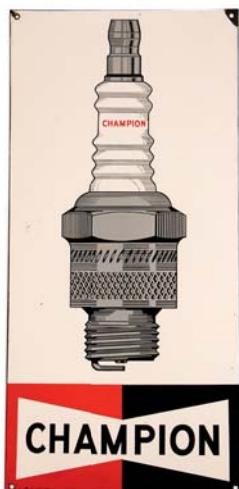


96

CELOR

Plaque en tôle émaillée porte drapeau double face
Email Renaud Morez-Jura
Bon état, éclats
Dim : 43 X 59 cm environ

50 / 100 €



97

CHAMPION

Plaque en tôle émaillée
ART France - Luynes
Bon état, éclats
Dim : 96 X 46 cm environ
On joint un thermomètre en tôle peinte
(96 X 30 cm)

150 / 300 €



98

DE CARBON

Plaque en tôle émaillée porte drapeau
double face
ART France Luynes
Bon état, éclats, traces de peinture
Dim : 40 X 60 cm

50 / 150 €



99

DUCELLIER

Plaque en tôle émaillée double face
Emaillerie Alsacienne
Strasbourg Hoenheim
Bon état, éclats en bordure
Diam : 70 cm environ
On joint une tôle peinte double face Dinin

100 / 300 €



100

ESSO

Plaque en tôle émaillée
Etat d'usage, éclats
Dim : 125 X 100 cm environ

100 / 300 €



101

ESSO

Plaque en tôle émaillée
ART France Luynes
Bon état, éclats
Dim : 66 X 136 cm environ

80 / 120 €



102

HUILE ENERGOL

Plaque en tôle émaillée
Neuhaus Paris - Email Japy
Bon état hormis éclats
Dim : 48 X 78 cm environ

100 / 300 €

AGUTTES



103



104



104



105



106



107



108

103

FINA

Plaque en tôle émaillée double face
Bon état, éclats
Dim : 137 X 130 cm

200 / 400 €

104

FULMEN

Plaque en tôle émaillée
Bon état
Dim : 63 X 96 cm
On joint une tôle peinte

80 / 120 €

105

GAZOGENES

Plaque en tôle émaillée porte drapeau
double face
Vitracier Japy
Bon état, éclats
Dim : 60 X 62 cm

80 / 120 €

106

KERVOLINE

Plaque en tôle émaillée porte drapeau
double face
Très bon état
Dim : 39 X 60 cm

100 / 200 €

107

LE PHENIX ACCIDENTS

Plaque en tôle émaillée
Emaillerie Alsacienne Strasbourg
Bon état, éclats
Dim : 45 X 60 cm environ

50 / 100 €

108

DAS

Plaque en tôle émaillée bombée
Bon état, éclats
Diam : 40 cm environ

50 / 150 €

109

LABO

Plaque en tôle émaillée
ART France Luynes Tournaine
Bon état, éclats
Dim : 48 X 99 cm environ

100 / 200 €



109

110

MOBILLOIL

Plaque en tôle émaillée
Bon état, éclats
Dim : 109 X 115 cm environ

200 / 400 €



110

111

MOBILLOIL

Plaque en tôle émaillée et bombée
D.31
Bon état, éclats en bordure
Dim : 59 X 40 cm environ

150 / 300 €



111

112

MOBILLOIL

Plaque en tôle émaillée porte drapeau double face
Bon état, éclats en bordure
Dim : 40 X 60 cm environ

100 / 200 €



112

113

MOBILLOIL

Plaque en tôle émaillée
ART France Luynes
Bon état, éclats
Dim : 29 X 48 cm environ

50 / 100 €



113

114

MOBILLOIL

Plaque en tôle émaillée porte drapeau double face
J.35
Etat d'usage, éclats
Dim : 60 X 50 cm environ

50 / 150 €



114

AGUTTES



115

MARCHAL

Lot de 3 tôles peintes
Etat d'usage

50 / 100 €



116

MOTUL

Thermomètre en tôle peinte
Etat d'usage
Dim : 97 X 30 cm
On joint une demi enseigne lumineuse
en plastique Motul et 2 Rover

50 / 100 €

117

POLAROIL

Plaque en tôle émaillée double face
Emaillerie Alsacienne
Strasbourg - Hoenheim
Bon état, éclats
Dim : 49 X 80 cm environ

100 / 200 €



117

118

OZO

Plaque en tôle émaillée
Bon état, éclats, corrosion
Dim : 70 X 90 cm environ

100 / 300 €



118



119

119

SINCLAIR GASOLINE

Plaque en tôle émaillée double face
Travail moderne
Très bon état
Diam : 76 cm environ

50 / 150 €



120

120

SHELL

Plaque en tôle émaillée double face
Bon état, éclats
Dim : 99 X 98 cm environ

150 / 300 €



121

121

SHELL

Plaque en tôle émaillée double face
Bon état, éclats, fissures
Dim : 99 X 98 cm environ

150 / 300 €

122

SPIDO

Plaque en tôle émaillée
Emaillerie Alsacienne
Strasbourg Hoenheim
Etat d'usage, éclats
Dim : 94 X 142 cm environ

100 / 200 €



122



123

SPIDO

Plaque en tôle émaillée double face
Email. Renaud Modez Jura
Bon état
Dim : 48 X 48 cm environ

50 / 150 €



124

TECALEMIT

Lot de 2 plaques en tôle émaillée
Etat moyen, corrosion et restaurations
Dim : 100 X 65 et 120 X 54 cm environ

50 / 100 €



125

TOTAL

Plaque en tôle émaillée double face
Emaillerie de Montreuil 3.61
Bon état, éclats
Dim : 66 X 88 cm environ

100 / 200 €



126

VEEDOL

Plaque en tôle émaillée et bombée
Etat d'usage, éclats
Diam : 50 cm environ

50 / 150 €



127

VEEDOL

Tôle peinte
Bon état, éclats
Diam : 100 cm environ

50 / 150 €

128

WESTINGHOUSE

Plaque en tôle émaillée
Email Caborde
Etat D'usage
Dim : 80 X 80 cm environ
On joint 2 tôles peintes :
BEM Muller Paris : 45 X 64 cm
Lockheed : 50 X 40 cm

100 / 300 €



128



129

129

YACCO

Plaque en tôle émaillée
Vitracier Neuhaus
Bon état, éclats
Dim : 66 X 100 cm

100 / 300 €



130

130

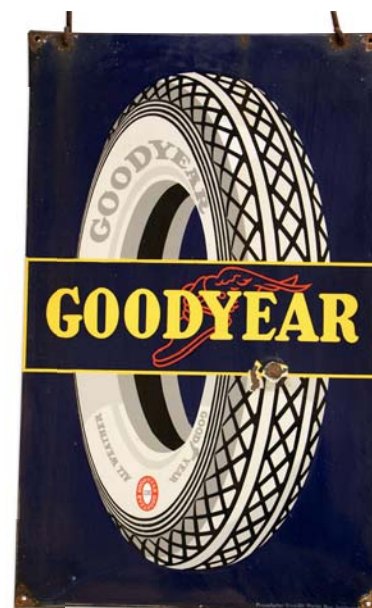
GOOD YEAR

Enseigne en tôle émaillée double face
Torpedo Email Frankfurter Emaille Werke
Neu Jsenburg
Bon état, éclats
Dim : 98 X 60 cm environ
On joint une tôle peinte double face
48 X 100 cm

200 / 400 €



131



130

131

GOODRICH

Plaque en tôle émaillée porte drapeau
double face
Bon état, éclats
Dim : 46 X 80 cm environ

150 / 300 €

132

HUTCHINSON

Plaque en tôle émaillée
Emailerie Alsacienne
Strasbourg - Hoenheim
Bon état
Dim : 47 X 37 cm

100 / 300 €



132

AGUTTES



133

133

HUTCHINSON

Plaque en tôle émaillée
Emaillerie Alsacienne
Strasbourg - Hoenheim
Bon état, éclats, tâches
Dim : 30 X 75 cm

100 / 200 €



134



134

134

PNEU ENGLEBERT

Lot de 2 plaques en tôle émaillée
Bon état, éclats
Dim : 30 X 96 et 110 X 22 cm environ

100 / 200 €



135

135

KLEBER

Plaque en tôle émaillée double face
Bon état
Dim : 50 X 100 cm environ
On joint 2 presentoirs à pneu en tôle

50 / 150 €



135

136

MICHELIN

Plaque en tôle émaillée
Email. Koek. TPB 141/1/62
Très bon état
Dim : 42 X 175 cm environ

150 / 300 €



136

137

MICHELIN

Lot de 2 tôles peintes
Louis Cannard / Chagnon
Etat d'usage
Dim : 80 X 80 et 48 X 68 cm environ

50 / 100 €



137



137

AUTOMOBILES
DE COLLECTION

LA VENTE D'AUTOMNE

138

PIRELLI

Plaque en tôle émaillée
Bon état, éclats
Dim : 62 X 62 cm environ

50 / 100 €



138

139

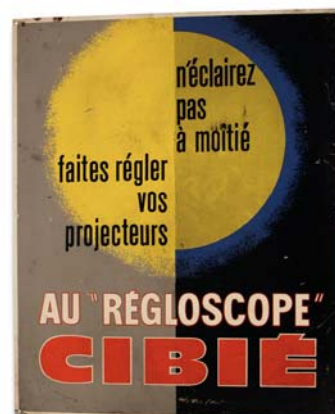
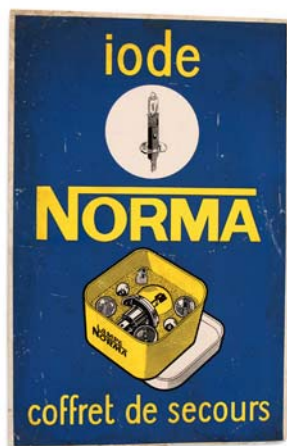
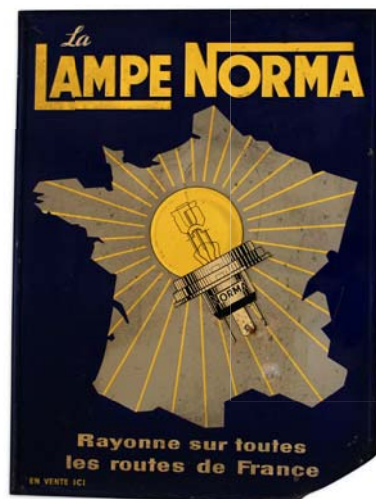
CIBIE

Lot de 7 plaques Cibié, Norma,
Ligier, Paris-Rhône
Etat d'usage

50 / 100 €



139



AGUTTES

140

TOILES PEINTES

Lot de 4 pièces :

- Avia : 85 X 100 cm
 - Pang'Oil 50 X 70 cm
 - Dunlop SP : 76 X 38 cm
 - Benzomoteur : 20 X 45 cm
- Etat d'usage

80 / 120 €



141

DIVERS

Lot de 5 pièces dont 1 plaque en tôle émaillée Texaco (45 X 30 cm, moderne), 4 tôles peintes Radiomatic (50 X 150 cm), Ikar (58 cm), Special Sport (51 cm), Ferodo (56 X 39 cm)
Etat d'usage

50 / 150 €

AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE

142

PORTO REDMAN

2 plaques publicitaires en tôle émaillée
provenant du circuit des Planques où se
déroulait le Grand Prix d'Albi de 1933 à
1955
3198. 10.10.31 Email Ed. Jean
Etat d'usage
Dim : 59 X 500 cm environ

200 / 400 €

142



143

PILE

Lot de 2 plaques en tôle émaillée :
- Pile Wonder : Emaillerie Alsacienne,
96 X 96 cm
- Pile Leclanché : porte drapeau double
face
38 X 54 cm
Bon état général

100 / 200 €

144

EVIAN

Thermometre en tôle émaillée
Bon état général
Dim : 110 X 25 cm environ

700 / 900 €

143



143

145

JAZ

Plaque en tôle émaillée porte drapeau
double face
Emaillerie Alsacienne Strasbourg
Très bon état
Diam : 49 cm environ

100 / 200 €

146

FRIGIDAIRE

Plaque en tôle émaillée double face
Emaillerie Alsacienne
Strasbourg Hoenheim
Bon état
Dim : 65 X 96 cm environ

50 / 150 €

147

VALENTINE

Plaque en tôle émaillée
Emaillerie Alsacienne Strasbourg
Bon état
Dim : 48 X 68 cm environ

50 / 150 €



144



145



146



147

AGUTTES

ORGEX

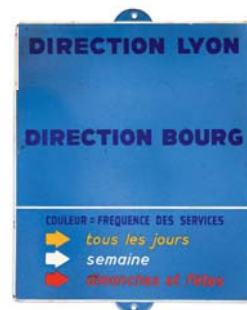
Plaque en tôle émaillée porte drapeau
double face

Bon état, éclats

Dim : 65 cm environ

On joint une plaque émaillée Phosamo et 2
tôles peintes Hexagon et Union française
d'engrais

50 / 150 €

**PANNEAUX SIGNALSATION**

Lot de 8 panneaux émaillées
Bon état général

100 / 150 €

Eureka constitue la référence en matière de voitures à pédales entre 1922 et la fin des années 60.

D'une qualité de fabrication irréprochable, les petits bolides ont allègrement franchi la centaine d'années qui les séparent de leur sortie des ateliers, comme en témoignent les cinq modèles présentés ici, dont seules les peintures et les chromes ont parfois dû être restaurés.

150

EUREKA

Voiture à pédales en tôle
Modèle BB0 - 1932
Frappe à froid : 6 - 32
Restaurée
Dim : 44 X 86 cm environ

200 / 300 €



151

EUREKA

Voiture à pédales en tôle
Modèle Junior 48
Circa 1950
Restaurée, accidents
Dim : 48 X 110 cm environ

250 / 350 €



152

EUREKA

Voiture à pédales en tôle
Modèle Sport 27 - 1930
Frappe à froid : 10 - 30
Restaurée, carrosserie décollée
Dim : 50 X 110 cm environ

300 / 500 €



153

EUREKA

Voiture à pédales en tôle
Modèle BB 28 - 1928
Frappe à froid : 12 - 28
Très bon état, belle patine
Dim : 50 X 110 cm environ

400 / 600 €



154

EUREKA

Voiture à pédales en tôle biplace
Modèle 28 tandem - 1930
Frappe à froid : 6 - 30
Restaurée
Dim : 60 X 175 cm environ

3 500 / 4 500 €



154 bis

CITROËN DS

Jeu de deux valises pour Citroën DS
Bel état d'origine.

200 / 400 €

155

DE LA CHAPELLE

Calandre en aluminium provenant
d'une Bugatti 55 Junior
Bon état
Dim: 35 X 30 X 5 cm environ

100 / 300 €



156

FERRARI - SCHEDONI

Trousse à outils en cuir pour modèle F 355
Bon état général, accidents aux lanières
Incomplète
On joint une bombe anti-crevaison dans
sa housse

400 / 800 €



157

BUGATTI EB 110

Kakemono Bugatti ayant servi le jour du
lancement de l'EB 110 à La Défense.

La bouteille de Champagne vide étiquetée
« Ettore Bugatti » remise aux invités lors
de la soirée de lancement du modèle à
l'orangerie de Versailles

Le magazine interne d'ELF qui retrace
cette journée de lancement en présence
d'Alain Delon et le partenariat avec ELF

100 / 200 €



AGUTTES



158



159



160

158

**GÉO HAM (GEORGES HAMEL)
1900-1972**

Moto en vitesse à Arpajon
Lithographie, signée en bas à gauche.
Encadrée et en excellent état.
45 x 65 cm. (17 3/4 x 25 1/2 in.)

Provenance
acquis par l'actuel propriétaire directement à l'atelier de l'artiste

300 € / 500 €

159

**GÉO HAM (GEORGES HAMEL)
1900-1972**

Le couple à moto
Lithographie, signée en bas à droite.
Encadrée et en excellent état.
30 x 49 cm. (11 3/4 x 19 1/4 in.)

Provenance
acquis par l'actuel propriétaire directement à l'atelier de l'artiste
Bibliographie
Catalogue de l'exposition "Géo Ham peintre de la vitesse", Musée de Laval, 2007, reproduit en bas de la page 116

300 € / 500 €

160

**GÉO HAM (GEORGES HAMEL)
1900-1972**

Amilcar sur l'anneau de Linas-Montlhéry
Lithographie, signée en bas à droite.
Encadrée et en excellent état.
76 x 56 cm

300 € / 500 €



Lot 161

GÉO HAM (GEORGES HAMEL)
1900-1972

Pilote au casque rouge

Lithographie, signée en bas à gauche.
Encadrée et en excellent état.
45 x 65 cm. (17 3/4 x 25 1/2 in.)

Provenance

acquis par l'actuel propriétaire directement à l'atelier de l'artiste

Bibliographie

Catalogue de l'exposition "Géo Ham peintre de la vitesse", Musée de Laval, 2007, reproduit pleine page 41

500 € / 800 €



162

GÉO HAM (GEORGES HAMEL)
1900-1972

Pilote au casque bleu

Lithographie. Signée en bas à droite.
Représente le pilote Robert Benoist sur Bugatti.
Encadrée et en excellent état.
45 x 65 cm. (17 3/4 x 25 1/2 in.)

Provenance

acquis par l'actuel propriétaire directement à l'atelier de l'artiste

Bibliographie

Catalogue de l'exposition "Géo Ham peintre de la vitesse", Musée de Laval, 2007, reproduit pleine page 44

600 € / 900 €



163

GÉO HAM (GEORGES HAMEL)
1900-1972

Course de motards

Lithographie, signée en bas à droite.
Encadrée et en excellent état.
45 x 65 cm. (17 3/4 x 25 1/2 in.)

Provenance

acquis par l'actuel propriétaire directement à l'atelier de l'artiste

300 € / 500 €



164

GÉO HAM (GEORGES HAMEL)
1900-1972

Deux motards en course

Lithographie signée en bas à droite.
Encadrée et en excellent état.
45 x 65 cm. (17 3/4 x 25 1/2 in.)

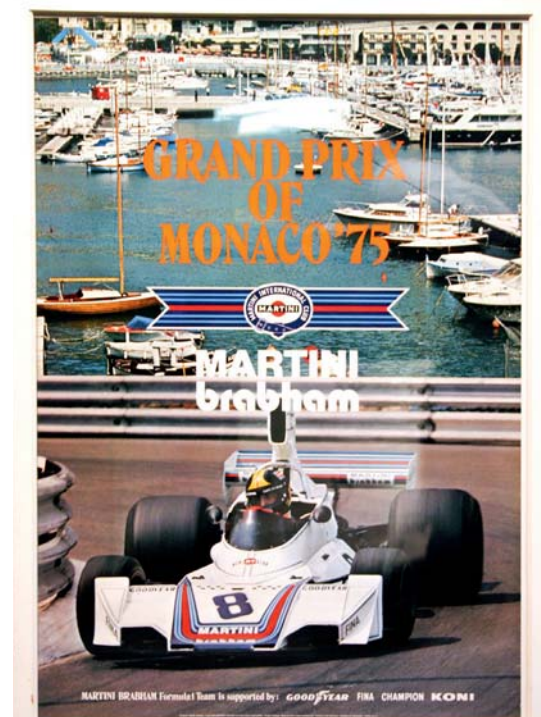
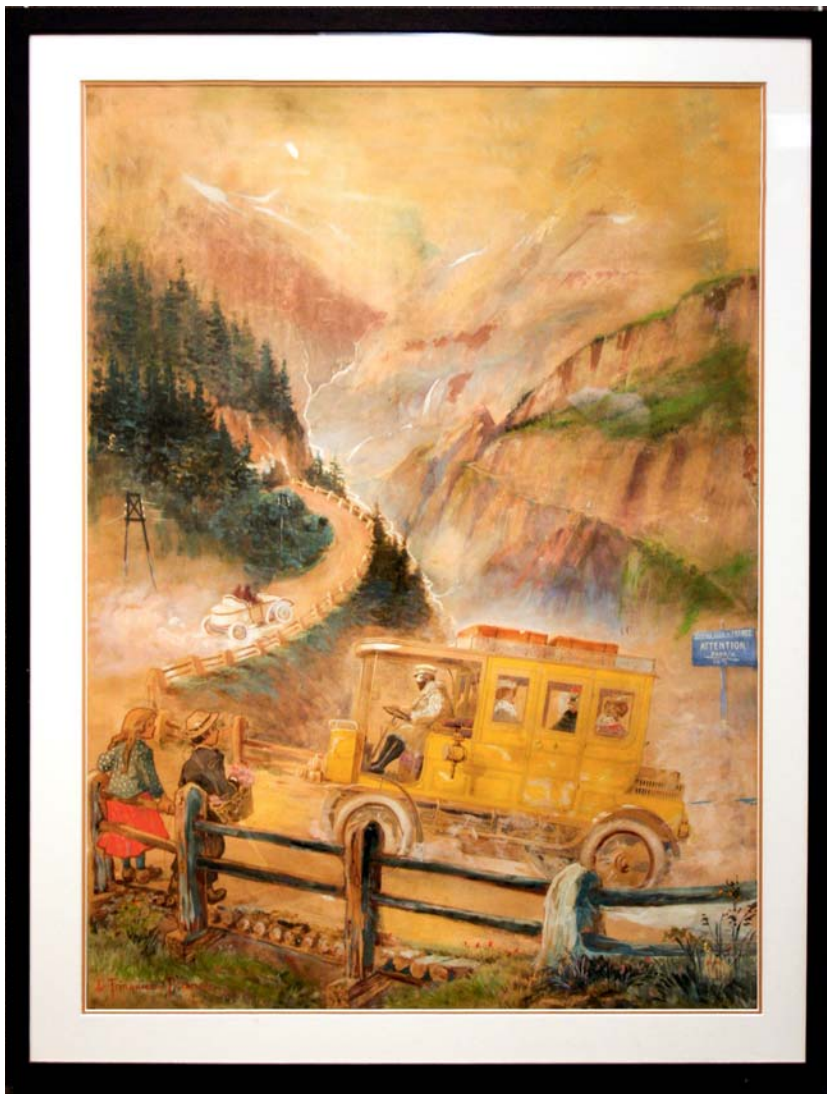
Provenance

acquis par l'actuel propriétaire directement à l'atelier de l'artiste

Bibliographie

Catalogue de l'exposition "Géo Ham peintre de la vitesse", Musée de Laval, 2007, reproduit en haut de la page 116

300 € / 500 €



165

**L. TRINQUIER - TRIANON
"COURSE DE COTE DE GAILLON
1902"**

L. TRINQUIER - TRIANON (1853-1922)

Aquarelle et gouache originale. Projet
d'affiche pour les automobiles Gardner
Serpellet.

L'affiche lithographique a été réalisée en
1903 par l'imprimerie J. Barreau à Paris.
Encadrée. Traces de restauration

1 000 € / 1 500 €

166

**AFFICHE PUBLICITAIRE POUR LE
MARTINI BRABHAM FORMULA 1
TEAM LORS DU GRAND PRIX DE
MONACO 1975**

encadré. Excellent état

40 € / 80 €

**AUTOMOBILES
DE COLLECTION**
LA VENTE D'AUTOMNE



167



168



169

167

EMMANUEL ZURINI NÉ EN 1942

Coupé Grand Sport
Bronze poli sur socle en marbre. Signature
et cachet de l'artiste, daté 1992.
Longueur avec socle : 27 cm

600 / 900 €

168

PAUL BRACQ NÉ EN 1933

Mercedes-Benz Prototype
Bronze poli sur socle en bois.
Longueur avec socle : 26 cm

400 / 700 €

169

EMMANUEL ZURINI NÉ EN 1942

Formule 1
Bronze poli sur socle en marbre. Signature
et cachet de l'artiste, daté 1992.
Longueur avec socle : 24 cm

400 / 700 €

SAMEDI 9 NOVEMBRE 2019
LYON-BROTTEAUX

42 / 43



LA VENTE D'AUTOMNE



AUTOMOBILES



ALFA ROMEO 2000 SPIDER TOURING	18	JAGUAR TYPE V12	42
ALFA ROMEO GIULIA NUOVA 1300	1	JAGUAR XK 140 SE ROADSTER	22
ALFA ROMEO SPIDER 1300 JUNIOR	15	LAMBORGHINI MURCIELAGO ROADSTER	50
ANSALDO 6B TORPEDO	5	LANCIA DELTA HF INTEGRALE	31
AUSTIN HEALEY 100-6	38	LANCIA DELTA HF INTEGRALE 16V	30
AUSTIN MINI COOPER S	41	LANCIA FULVIA 1600 HF	37
BENTLEY CONTINENTAL R	11	MERCEDES-BENZ 190 SL	23
BMW M5 EVO TOURING INDIVIDUAL	44	MERCEDES-BENZ 280 SE CABRIOLET	24
BMW Z3 M COUPÉ	45	MERCEDES-BENZ 280 SL R129	52
CHEVROLET CORVETTE C1	21	MESSERSCHMITT KR200	16
CITROËN D SUPER	2	MG A	14
CITROËN DS 19	13	PANHARD PL 17 BREAK	6
CITROËN DS 21 IE	12	PANHARD PL 17 CABRIOLET	7
CITROËN DS 23 PALLAS	25	PEUGEOT 205 GTI 1.9	29
CITROËN SM	9	PEUGEOT 403 CABRIOLET	17
CITROËN SM	26	PLYMOUTH BARRACUDA	43
CITROËN TRACTION 11 BL	3	PORSCHE 911 2.0 SWB	35
CITROËN TRACTION 7C	4	PORSCHE 911 2.2T	34
D,B HBR5	40	PORSCHE 911 3.2 CABRIOLET	32
DELAHAYE 135 M DUBOS COUPÉ GASCOGNE	20	PORSCHE 911 CARRERA 3.0	33
FERRARI 208 TURBO	47	PORSCHE 928 GTS	46
FERRARI 412	10	PORSCHE 928 S	51
FERRARI 456 GT	48	RENAULT 5 TURBO 2	39
FERRARI 550 MARANELLO	49	RENAULT AVANTIME V6	53
FERRARI DINO 246 GT	28	RENAULT FREGATE CHAPRON	8
FIAT DINO 2.0 COUPÉ	27	VOLVO PV 544	36
FORD VENDÔME	19		



1976

ALFA ROMEO GIULIA NUOVA SUPER 1300

Caractère du moteur Alfa double arbres
Même propriétaire depuis 1991
Sans réserve

*Character of the Alfa double camshaft engine
Same owner since 1991
No reserve*

6 000 / 10 000 € SANS RÉSERVE

Carte Grise française de collection
Châssis n° 115090038906

*French registration papers as historic vehicle
Chassis number 115090038906*

Modèle emblématique de la marque au Biscione, la Giulia fait son apparition sur le marché en 1962, remplaçant ainsi la Giulietta. Son succès commercial est tel 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 arbres 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'inscrira 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 1300 a été vendue neuve en France en 1976. De couleur Bleu Hollandais avec un intérieur en skaï noir, notre exemplaire n'a connu que deux propriétaires depuis 1980. Le premier commanditera la réfection complète de la mécanique, ainsi le moteur et

la boîte de vitesses seront entièrement reconditionnés, alors que le compteur affichait 115 000 km. Les actuels propriétaires en prennent possession en 1991, la voiture sera entretenue régulièrement depuis. Cet été, la sellerie et l'embrayage ont été remplacés, le circuit d'alimentation de carburant a été revu, le radiateur restauré et les carburateurs démontés et nettoyés. Hormis un peu de jeu dans le train avant, la voiture fonctionne normalement. Un check up général serait toutefois à prévoir avant d'envisager de longues distances. Présentée aujourd'hui sans prix de réserve cette Alfa constitue une opportunité à saisir.



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)!

Our Giulia Nuova Super 1300 was sold new in France in 1976. Dutch Blue with a black leather interior, our copy has only known two owners since 1980. The first will sponsor the complete overhaul of the mechanics, so the engine and

gearbox will be completely reconditioned, while the meter had 115,000 km. The current owners took possession of it in 1991, the car will be regularly serviced since then. This summer, the upholstery and clutch were replaced, the fuel system was overhauled, the radiator restored and the carburetors dismantled and cleaned. Apart from a little play in the front axle, the car works normally. However, a general check-up should be planned before considering long distances. Presented today without reserve price, this Alfa is an opportunity to be seized.



1972

CITROËN D SUPER

Sans réserve
Importante révision mécanique
Ligne intemporelle

*No reserve
Major mechanical overhaul
Timeless design*

8 000 / 12 000 € SANS RÉSERVE

Carte grise française de collection
Châssis n° 02FD9551

*French registration papers as historic vehicle
Chassis n° 02FD9551*

Présentée en 1955, la DS Citroën avait la lourde tâche de succéder à la Traction Avant. Elle frappa le public par une ligne inédite et criante de modernisme, chef d'œuvre de Flaminio Bertoni, elle étonnait aussi par sa technique et sa conception : suspension hydropneumatique, direction assistée, freins à disque, boîte semi-automatique pour ne citer que quelques exemples. Vingt ans de carrière et des modèles variés allant de la décapotable élégante à la version break utilitaire, elle brillera également en compétition en remportant notamment le Rallye Monte-Carlo en 1958. Véritable mythe et symbole du génie industriel français de l'époque,

la DS est l'une des voitures les plus collectionnées au monde.

La D Super remplace l'ID20 en 1969, elle est équipée d'une boîte de vitesses manuelle à 5 rapports et de la direction assistée. Elle possède les phares « goutte d'eau » ajoutés à la deuxième phase du modèle en 1967, ainsi que le nouveau tableau de bord avec compte-tours, sorti en septembre 1969. Les poignées de porte ainsi que le volant seront remplacés en 1971.

L'exemplaire que nous proposons a été mis en circulation le 21 juin 1972. Son actuel propriétaire en fait l'acquisition en 2016 et entreprend alors une restauration

générale de la voiture. La mécanique a été entièrement révisée par le spécialiste Michel Boutias au sein de l'Atelier 524. Les garnitures de porte et de la sellerie ont été remplacées en 2017. Avec plus de 15 000 euros investis dans la restauration de cette auto, son fonctionnement mécanique est exemplaire et son essai routier nous a donné entière satisfaction. Seule une nouvelle peinture viendrait parachever cette restauration. Présentée aujourd'hui sans prix de réserve, cette D Super constitue une excellente opportunité à ne pas laisser passer !



The work of an exceptionally talented team, the DS Citroën had the difficult task in 1955 of following on from the Traction Avant model. The public was astounded by the unprecedented and highly modernistic shape, which was the triumphant masterpiece of Flaminio Bertoni. But almost equal surprise was created by the many technical innovations, including amongst others hydropneumatic suspension, high ratio power steering, high pressure assisted disc brakes and semi-automatic gearbox. A career spanning twenty years and encompassing a range of versions from elegant dropheads to estate car bodies

also included motorsports successes such as outright victory in the 1958 Monte-Carlo Rally. A real icon and a symbol of a whole era of brilliant French engineering achievement, the DS is one of the most sought after classic cars in the world. Enthusiasts in such places as California and Australia still drive these cars daily, providing a tribute to the model's robustness and ease of use.

The car we propose was put into circulation on June 21, 1972. Its current owner acquired it in 2016 and undertook a general restoration of the car. The mechanics have been completely revised

by the specialist Michel Boutias at Atelier 524. The door and upholstery fittings were replaced in 2017. With more than 15,000 euros invested in the restoration of this car, its mechanical operation is exemplary and its road test has given us complete satisfaction. Only a new painting would complete this restoration. Presented today without reserve price, this D Super is an excellent opportunity not to be missed!



1956

CITROËN TRACTION 11 BL

Belle présentation
Bon fonctionnement mécanique
Sans réserve

*Nice presentation
Good mechanics
To be sold without reserve*

10 000 / 15 000 € SANS RÉSERVE

Carte grise française
Châssis n° 670217

*French registration papers
Chassis n°: 670217*

Présentée en 1934, la Traction Avant est considérée comme l'une des voitures mythiques du XX^e siècle. Dessinée par un sculpteur Italien de génie Flaminio Bertoni, elle doit sa genèse à un industriel audacieux, André Citroën qui misera tout sur elle et se ruinera pour sa création. En plus de proposer les roues avant motrices, elle proposera une carrosserie tout acier sans châssis et beaucoup d'innovations techniques. Elle deviendra un véritable symbole national pendant ses 27 années de carrière, confirmant ainsi la réputation de constructeur entreprenant

et techniquement avant-gardiste de la marque. 80 ans après et au jour des 100 ans de la Marque aux Chevrons, les amateurs et collectionneurs de Citroën n'ont jamais été aussi nombreux.

L'exemplaire que nous présentons a été mis en circulation le 22 mars 1956. Acquis en 2007 par son actuel propriétaire, cette charmante 11 BL se présente dans un bon état général. Elle a été restaurée par étape au début des années 2000. Elle a reçu une nouvelle peinture bleu nuit en 2002 et l'intérieur a été refait en 2004 avec une garniture

skaï et tissus rayé gris. Une révision mécanique a été effectuée au printemps et la tringlerie de boîte a été revue. Son moteur démarre au quart de tour, à son volant l'on retrouve une auto agréable à conduire au comportement sain et équilibré. Présentée aujourd'hui sans prix de réserve cette Traction 11 BL constitue une opportunité à saisir !



Introduced in 1934, the Traction Avant is considered one of the most mythical cars of the 20th century. Designed by a genius Italian sculptor Flaminio Bertoni, it owes its genesis to a daring industrialist, André Citroën, who will bet everything on it and ruin himself for its creation. In addition to the front wheel drive wheels, it will also offer an all-steel body without a chassis and many technical innovations. It will become a true national symbol during its 27-year career, confirming the brand's reputation as an enterprising and technically avant-garde manufacturer. 80 years

later and on the day of the 100th anniversary of the Chevrons Brand, Citroën's enthusiasts and collectors have never been so numerous.

The copy we are presenting was put into circulation on March 22, 1956. Acquired in 2007 by its current owner, this charming 11 BL is in good general condition. It was restored in stages in the early 2000s. It received a new night blue paint in 2002 and the interior was redone in 2004 with a skaï and grey striped fabric trim. A mechanical overhaul was carried out last spring and the gearbox linkage was overhauled. Its engine works very

well, at its wheel we discover a car that is pleasant to drive and has a healthy and balanced behaviour. Presented today without a reserve price, this 11 BL Traction is an opportunity to be seized!



AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1936

* CITROËN TRACTION 7C

15 000 / 25 000 €

Dans la même famille depuis 30 ans
 Bien accessorisée
 Version la plus aboutie des premières générations

Titre de circulation suisse
 N° série : 076914
 N° coque : AS 2150

*In the same family for 30 years
 Good accessorized
 The most successful version of the first generations*

*Swiss registration papers
 N° série : 076914
 N° coque : AS 2150*

AGUTTES

Présentée en avril 1934 la première Traction Avant de Citroën est alors une 'Petite Voiture' inscrite au catalogue en complément de la gamme 8, 10, 15 Rosalie. C'est alors une 7cv, 1 303 cm³ alésage-course 72x80. Elle manque tout de même de souffle aussi est-elle remplacée par la 7B, 9cv de 1 529 cm³ en 78x80. Entre temps une 11cv est arrivée au catalogue animée par un moteur en 78x100, de sorte et en toute logique, une

troisième génération de 7 voit le jour, la 7C, dont le moteur 9cv et 1 628 cm³ est standardisé avec celui des 11 avec des cotes d'alésage-course de 78x100. Cette fois la 7C a quelque chose de définitif, son moteur de 36 chevaux lui apporte une bonne dynamique, elle franchit aisément la barre des 100 km/h. Citroën la présente au Salon d'octobre 1934 accompagnée des versions roadster et faux-cabriolet ; si les toutes premières 7C ressemblent

aux 7B, elles se différencieront très vite des séries précédentes par un pavillon entièrement tôle. Mieux construite et surtout au caisson renforcé, la 7C est dotée d'un moteur flottant de deuxième génération, plus agréable car sensiblement moins 'flottant', conjointement à l'installation de cardans Glaenzer-Spicer et d'amortisseurs hydrauliques Spicer. Heureusement pour les usagers, un an plus tard au Salon d'octobre 1935, Citroën présente la 7 (et les

11) dotées d'un panneau arrière à malle ouvrante. Une direction à crémaillère complète ce lot de nouveautés au printemps 1936 ; devenue une voiture homogène et brillante, la 7C devient extrêmement populaire et sera produite jusqu'en 1940. Immatriculée pour la première fois en juin 1936, il s'agit là d'un modèle marquant une transition encore muni de deux volets d'aération sur le tablier et d'une malle arrière ouvrante, ici rehaussée par un porte bagage de la marque Supless.

Acheté en France il y a plus de 30 ans par le propriétaire actuel, la voiture avait été - selon les propos rapportés par son précédent vendeur - cachée sous la paille dans une grange pendant la guerre, ce qui explique très certainement le faible kilométrage indiqué au compteur. Repeinte en noir, sa couleur d'origine devait être l'élégant bordeaux lie de vin que l'on retrouve sur le tableau de bord. Régulièrement entretenue et roulant sans encombre, cette voiture possède encore son intérieur d'ori-

gine et est équipée des roues Dunlop, très spécifiques à ce modèle. En effet, suite à des mouvements de grève chez Michelin, Citroën avait été obligé de faire appel à un autre fournisseur. C'est donc des Dunlop qui équipèrent certaines Traction produites pendant les grèves de 36 ! Meticuleusement entretenue et joliment accessoirisée, elle est la version la plus aboutie des premières générations de Traction. Ce modèle à l'histoire singulière devrait séduire les amateurs du genre.



Introduced in April 1934, Citroën's first Traction Avant was then a «Petite Voiture» registered in the catalogue as a complement to the 8, 10, 15 Rosalie range. It is then a 7HP, 1,303 cm³ bore-travel 72x80. It still lacks breath and is replaced by the 7B, 9hp of 1,529 cm³ in 78x80. In

the meantime, an 11hp has arrived in the catalogue powered by a 78x100 engine, so logically, a third generation of 7s is emerging, the 7C, whose 9hp and 1,628 cc engine is standardised with that of the 11 with 78x100 bore-stroke dimensions. This time the 7C has something definitive, its

36 horsepower engine gives it a good dynamic, it easily crosses the 100 km/h mark. Citroën presented it at the October 1934 Motor Show, accompanied by the roadster and faux-cabriolet versions; if the very first 7Cs resemble the 7Bs, they would very quickly be distinguished from

the previous series by a fully sheet metal roof. Better built and especially with a reinforced housing, the 7C is equipped with a second generation floating engine, more pleasant because it is much less «floating», in conjunction with the installation of Glaenzer-Spicer universal joints and Spicer hydraulic shock absorbers. Fortunately for users, a year later at the October 1935 Motor Show, Citroën presented the 7 (and 11) with a rear panel with an opening trunk. A rack-and-pinion steering system completed this package in the spring of 1936; the 7C became a homogeneous and brilliant car, becoming extremely popular and was produced until 1940.

First registered in June 1936, this is a model marking a transition that still has two ventilation flaps on the deck and an opening trunk, here enhanced by a Supless luggage rack. Purchased in France more than 30 years ago by the current owner, the car

had - according to the statements reported by its previous seller - been hidden under the straw in a barn during the war, which most certainly explains the low mileage indicated on the meter. Repainted in black, its original colour must have been the elegant wine burgundy visible on the dashboard. Regularly maintained and running smoothly, this car still has its original interior and is equipped with Dunlop wheels, very specific to this model. Indeed, following strikes at Michelin, Citroën had been forced to use another supplier. It was therefore Dunlops who equipped some Traction produced during the strikes of 36! Meticulously maintained and nicely accessorized, it is the most successful version of the first generations of Traction. This model with its unique history should seduce fans of the kind.





1925

ANSALDO 6B TORPÉDO

Voiture rare
Structure saine
Sans réserve

*Rare car
Healthy structure
No reserve*

5 000 / 10 000 € SANS RÉSERVE

Carte grise française de collection
Châssis n° 6339

*French registration papers (as a historic vehicle)
Chassis no. 6339*

Merci de noter que la voiture
est vendue sans contrôle technique

*Please note that the car is sold
without roadworthy test*

Ansaldo fut l'un des plus importants groupes industriels italien. Après la Première Guerre mondiale, la société dut reconvertir son usine de moteurs aéronautiques à Turin. Il fut alors décidé de diversifier l'activité en fabricant des automobiles. La Tipo 4, présentée en 1919 et conçue par l'ingénieur Guido Soria, était propulsée par un moteur à quatre cylindres de 1847cc. En 1923, Ansaldo présente son premier modèle à six cylindres : la 6 AN avec une cylindrée de 1990cc. La marque semblait s'être établie sur le marché de l'automobile lorsque le groupe fut dissocié en 1927 et la division automobile vendue. Avec une production annuelle établie entre 1 000 et 2 000 unités,

les modèles survivants de cette marque éphémère sont extrêmement rares.

L'exemplaire que nous présentons est une Ansaldo 6B Torpédo vraisemblablement de 1925.

Le propriétaire de cette auto est tombé sous son charme en 1971 alors qu'il effectuait son service militaire au Chili. C'est dans un petit village à côté de Santiago qu'il la découvre. Les origines de sa présence en Amérique du Sud sont incertaines mais l'on suppose qu'elle fut envoyée sur place pour assurer les déplacements d'un ambassadeur italien. La voiture se trouvait alors dans son strict état d'origine et n'avait jamais été restaurée. Elle était d'ailleurs

très bien conservée car le taux d'humidité au Chili est très faible. A la fin de son service militaire son prioritaire fait rapatrier la voiture en France afin d'entamer une restauration. Plus de 40 ans plus tard, notre 6B se trouve aujourd'hui dans le même état que lors de sa découverte en 1971. Seule une couche d'antirouille de couleur rouge a été appliquée au Chili avant son transport par bateau afin de préserver sa carrosserie. La voiture possède toujours ses cuirs d'origine et sera vendue avec bon nombre de pièces détachées. Cette auto a accompagné son propriétaire toute sa vie et il souhaite aujourd'hui la transmettre à un passionné qui accomplira son projet de restauration.



Ansaldo was one of the most important Italian industrial groups. After the First World War, the company had to convert its aero-engine factory in Turin. It was then decided to diversify the activity by manufacturing cars. The Tipo 4, presented in 1919 and designed by engineer Guido Soria, was powered by an 1847cc four-cylinder engine. In 1923, Ansaldo introduced its first six-cylinder model: the 6 AN with a displacement of 1990cc. The brand seemed to have established itself in the automotive market when the group was split in 1927 and the automotive division sold. With an annual production of between 1,000 and 2,000 units, the surviving models of this

ephemeral brand are extremely rare. The copy we present is an Ansaldo 6B Torpedo probably from 1925. The owner of this car fell under his spell in 1971 while doing his military service in Chile. It was in a small village near Santiago that he discovered it. The origins of her presence in South America are uncertain, but it is assumed that she was sent there to provide travel for an Italian ambassador. The car was in its original condition and had never been restored. It was very well preserved because the humidity level in Chile is very low. At the end of his military service, his priority was to repatriate the car to France in order to start a restoration.

More than 40 years later, our 6B is now in the same condition as it was when it was discovered in 1971. Only a red anti-rust coat was applied in Chile before being transported by boat in order to preserve its bodywork. The car still has its original leather and will be sold with many spare parts. This car has been with its owner all his life and he now wishes to pass it on to a passionate person who will complete his restoration project.



*Sur les bords de la Nationale 7...
La collection de Monsieur R*

Lot 175 à 180





1965

PANHARD PL 17 CONFORT S BREAK

Rare à la vente
48 000 km d'origine
Seulement 1055 exemplaires construits en 1965

*Rare to sell
48,000 km from new
Only 1055 units built in 1965*

8 000 / 15 000 €

Châssis N° : 2117675
Carte grise française de collection

*Chassis No.: 2117675
French registration papers (as a historic vehicle)*

S'il y a bien un modèle de Panhard qui vient à l'esprit lorsque le nom est évoqué, c'est la PL17. Son moteur pétaradant mais sobre, ses six places, sa tenue de route étonnante ont laissé bien des souvenirs à des générations d'automobilistes. En 1948 la doyenne des marques automobile commercialise sa petite Dyna X au style délicieusement baroque. Lui succède la Dyna Z en 1954, appelée au début Dyna 54, elle est fabriquée en grande partie en alliage léger. Financièrement Panhard est au bord du gouffre à cause de cout de production trop élevé et est contraint de revenir à l'acier rapidement alors que Citroën entre dans le capital.

Fin 1955 le moteur « Tigre » est créé, dérivé de la compétition, il permet de palier l'accroissement du poids de la caisse. La PL 17 sera construite jusqu'en 1965 et connaîtra diverses évolutions et déclinaisons, en allant de l'élégant cabriolet au break 6 places. C'est la version qui nous intéresse ici dans ces pages. Mis en circulation le 14 mars 1965 ce break porte une élégante robe verte appelée Vert Congo. L'intérieur est en skaï marron conforme à sa sortie d'usine. La PL 17 se présente dans une finition appelée confort S, équipée donc d'une banquette à l'avant comme à l'arrière qui permet d'emmener 6 personnes en voyage. Le propriétaire

actuel Monsieur R. s'en porte acquéreur en novembre 2016 alors que la voiture affiche un kilométrage d'origine d'environ 47 000 km. La voiture avait été entre les mains d'un amateur de Panhard qui avait fait refaire la peinture quelques années avant. Le moteur et l'intégralité de la mécanique, y compris les trains roulants ont été révisés en 2017 (factures de 2500 € environ). Aujourd'hui proposée à la vente dans un état de fraîcheur étonnant, cette PL 17 est définitivement un break au style décalé. Le contrôle technique de moins de 6 mois est valide et la voiture prête à partir pour toutes les destinations pourvu que ce soit en famille ou entre amis !



If there is one Panhard model that comes to mind when the name is mentioned, it is the PL 17. Its buzzing but sober engine, its six seats, its amazing handling have left many memories to generations of motorists. In 1948, the oldest car brand marketed its little Dyna X in a deliciously baroque style. It was succeeded by the Dyna Z in 1954, initially called Dyna 54, and is mainly made of light alloy. Financially Panhard is on the brink of collapse because of too high production costs and is forced to return to steel quickly as Citroën enters the capital. At the end of 1955 the «Tiger» engine was created, derived from the competition, it made it possible to com-

pensate for the increase in the weight of the body. The PL 17 will be built until 1965 and will undergo various evolutions and variations, ranging from the elegant convertible to the 6-seater station wagon. This is the version that interests us here in these pages. Put into circulation on March 14, 1965 this station wagon wears an elegant green dress called Congo Green. The interior is in brown leather according to the factory specifications. The PL 17 comes in a finish called comfort S, equipped with a bench seat at the front and rear that can take 6 people on a trip. The current owner, Mr. R., bought it in November 2016, while the car has an original mileage of approximately 47,000

km. The car had been in the hands of a Panhard enthusiast who had the paint redone a few years earlier. The engine and the entire mechanics, including the running gear, were overhauled in 2017 (invoices of around €2500). Now available for sale in an astonishingly fresh state, this PL 17 is definitely a station wagon with an offbeat style. The roadworthiness test less than 6 months old is valid and the car is ready to leave for all destinations provided it is with family or friends!



AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1963

PANHARD PL 17 TIGRE CABRIOLET

60 000 / 80 000 €

125 exemplaires en 1963
Restauration intégrale de qualité
Rarissime à la vente

Châssis N° : 1180555
Carte grise française normale

*125 models in 1963
Quality complete restoration
Extremely rare on sale*

*Chassis No.: 1180555
French registration papers*

Après cinq ans de production la Dyna Z doit se moderniser, son style très marqué commence à dater. Un nouveau dessin de capot avant, des ailes, de la malle et du des pare-chocs seront adaptés à la cellule de la Dyna Z et donneront l'illusion d'une voiture entièrement nouvelle. Présentée à l'été 1959, la nouvelle Panhard est baptisée PL 17 et reste toujours animée par le moteur « Tigre ». Sa variante cabriolet n'entre

en production qu'en Octobre 1960. Le confort s'améliore en 1962 avec l'apparition d'un tableau de bord rembourré, des sièges capitonnés plus épais, une montre et un compte-tours Jaeger. En 1963 l'aspect extérieur change et les fameux sourcils de phares disparaissent pour une simple baguette. Les freins tambours à ailettes font également leur apparition et sont un héritage direct des dernières évolutions en compétition aux

24 heures du Mans. Le cabriolet Panhard disparaît en juin 1963 après environ 400 exemplaires construits.

L'exemplaire qui nous intéresse ici est donc l'un des derniers produits pendant le millésime 1963. Mis en circulation en février 1963, il est de couleur blanche d'origine et à l'intérieur cuir rouge bordeaux. Il convient de rappeler que seulement deux couleurs étaient disponibles au catalogue : blanc ou gris métallisé

ce qui n'est pas très joyeux pour un cabriolet ! Le propriétaire actuel Monsieur R. achète la voiture en 2016 et non content de l'état dans lequel la voiture se trouve, se lance dans une restauration totale. Les meilleurs artisans de sa région seront choisis pour réaliser un travail dont le résultat sera sublime. La caisse fut sablée entièrement puis réparée lorsque cela était nécessaire. Les factures avoisinent les 20000 € ... La peinture blanche enfin appliquée par le garage Excellence

Auto Collection à Aubenas, c'est à l'intérieur d'être refait par la sellerie Leclerc à Crest (26). Au total presque 10 000 € seront dépensés à cet effet, comprenant la réalisation d'une nouvelle capote en alpaga de grande qualité. La mécanique déjà révisée en partie avant son achat, sera entièrement refaite avec des pièces fournies par le Dynamic club Panhard et Levassor. Bloc moteur démonté, culasse révisée, soupapes neuves, roulement moteur changé...etc. C'est une auto-

mobile absolument neuve qui nous est présentée conservant ces éléments d'origine et son charme d'antan. Le moteur Tigre fonctionne à merveille et émet son bruit de « pan-pan » si caractéristique ! Aujourd'hui les Panhard PL 17 cabriolet sont extrêmement rares et très peu se retrouvent sur le marché. C'est une chance unique d'acquérir ici un cabriolet atypique, original et entièrement restauré.



After five years of production the Dyna Z has to be modernized, its very marked style begins to date. A new design of the front hood, fenders, trunk and bumpers will be adapted to the Dyna Z's

airframe and will give the illusion of an entirely new car. Introduced in the summer of 1959, the new Panhard is called the PL 17 and is still powered by the «Tiger» engine. Its convertible variant only went into pro-

duction in October 1960. Comfort improved in 1962 with the introduction of a padded dashboard, thicker upholstered seats, a Jaeger watch and rev counter. In 1963 the external appearance changed and the

famous headlight eyebrows disappeared for a simple wand. The finned drum brakes are also making their appearance and are a direct result of the latest developments in competition at Le Mans 24 Hours. The Panhard convertible disappeared in June 1963 after about 400 units had been built. The copy we are interested in here is therefore one of the last products produced during the 1963 vintage. Put into circulation in February 1963, it is white in colour and has a burgundy red leather interior. It should be remembered that only two colours were available in the catalogue: white or metallic grey, which is not very happy for a convertible! The current owner Mr R. buys the car in 2016 and, not satisfied with the state in which the car is, embarks on a complete restoration. The best craftsmen in his region will be chosen to carry out a work whose result will be sublime. The box was completely sandblasted and repaired when necessary. The invoices are around

20000 €... The white paint finally applied by the Excellence Auto Collection garage in Aubenas, it is inside to be redone by the Leclerc saddlery in Crest (26). A total of almost €10,000 will be spent on this, including the construction of a new high-quality alpaca soft top. The mechanics, which have already been partially overhauled before purchase, will be completely rebuilt with parts supplied by the Dynamic club Panhard and Levassor. Engine block removed, cylinder head overhauled, new valves, engine bearing changed...etc. It is an absolutely new car that is presented to us, preserving its original elements and its old-fashioned charm. The Tiger engine works perfectly and emits its characteristic «pan-pan» sound! Today, Panhard PL 17 convertibles are extremely rare and very few are on the market. It is a unique opportunity to acquire an atypical, original and completely restored convertible here.





AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1959

RENAULT FREGATE DECAPOTABLE CHAPRON

L'unique survivante des trois cabriolets
Chapron à ailes droites
Restauration de haute qualité
Historique connu

*The only survivor of the three Chapron
convertible cars with straight wings
High quality restoration
Known history*

100 000 / 150 000 €

Châssis N° : 3308332 - N° Chapron 7353
Carte grise française normale

*Chassis No.: 3308332 - Chapron No. 7353
Normal French registration document*

La première présentation de la Frégate date de fin 1950. Renault l'expose enfin au salon de l'automobile en Octobre 1951 puis commence à la commercialiser à la fin de l'année. Ses lignes sont plus tendues que celles de sa contemporaine 4 cv et les ailes arrière restent superbement dessinées en relief. Le 4 cylindres de 1996 cm³ accède enfin à la modernité avec une culasse à soupapes en tête. Fiable mais pas vraiment

un foudre de guerre, il développe 65 ch et suffit à mouvoir la grande berline nouveau fleuron de la marque au losange. Renault songe bientôt à une extrapolation en cabriolet et fait appel à son carrossier privilégié en Italie, Ghia qui lui dessine un prototype appelé « Ondine » dont la ligne ressemble étrangement à la Karmann Ghia VW de la même époque. La presse automobile de l'époque est unanime : il faut que les plus grands carrossiers fran-

çais se penchent sur le cas de la nouvelle berline. Pichon-Parat sera le premier dès 1952 à carrosser une Frégate en cabriolet deux portes. S'ensuivront les plus grands noms tels que Letourneur et Marchand, Mignot puis Henri Chapron. C'est ce dernier qui nous intéresse dans ses pages. Le carrossier de la rue Aristide Briand à Levallois s'intéresse au cas de la Frégate pour des transformations en coach deux portes puis en cabriolet de 1956 à 1959. Il



en sera fabriqué 7 de trois types différents : La première version sur base de berline avec des ailes arrière de série, dont il sera fabriqué deux exemplaires. La seconde version avec des ailes arrière rondes à ailerons horizontaux qui sortira des ateliers en février 1957 et à destination du Congo Belge sera une version unique. La troisième étude avec des ailes arrière droites sera elle fabriquée en trois exemplaires. Le premier fut commandé par M. Marquet et porte le numéro Chapron 7323. Le second fut commandé en mai 1958 par M. Girard (numéro inconnu) puis le troisième et dernier par M. de Grandchamps en Juin 1959 avec le numéro Chapron 7353.

C'est ce dernier exemplaire qui est présenté dans ces pages. D'après l'histoire de la voiture, celle-ci serait l'unique survivante des trois cabriolets Chapron construits entre 1958 et 1959 avec les fameuses ailes droites. Une lettre manuscrite de Madame Chapron certifie que cette voiture est bien celle commandée par M. de Grandchamps le 12 juin 1959 alors que celui-ci était PDG des grands

garages Paul Bert situés avenue Gambetta à Auxerre. Cette Frégate est la dernière construite par Chapron, car à partir d'août 1959 l'atelier se consacrera pleinement aux cabriolets Citroën DS et ID. D'après l'historien Dominique Pagneux, cette voiture aurait été rachetée par M. Girard dans les années 80 et pense également qu'il s'agit de la seule survivante de cette petite série. La voiture est alors rouge bordeaux et se trouve équipée de la boîte de vitesses semi-automatique Transfluide. Cette voiture figure dans le livre « Les cabriolets Français, Le grand livre » par Olivier de Serres édité chez EPA en 1995, page 165. Elle est alors immatriculée 75 XX 77. La Frégate est conservée pendant plusieurs décennies par M. Girard, puis Monsieur R. s'en porte acquéreur en 2003. Il décide de se lancer dans une restauration totale, sans limites. Pendant un an la voiture passe dans les mains de grands spécialistes. Toute la mécanique est restaurée par l'atelier Arcam (38). Ainsi, la boîte de vitesse, les trains roulants, les roues à rayons Robergel, l'électricité et les chromes sont refaits dans les

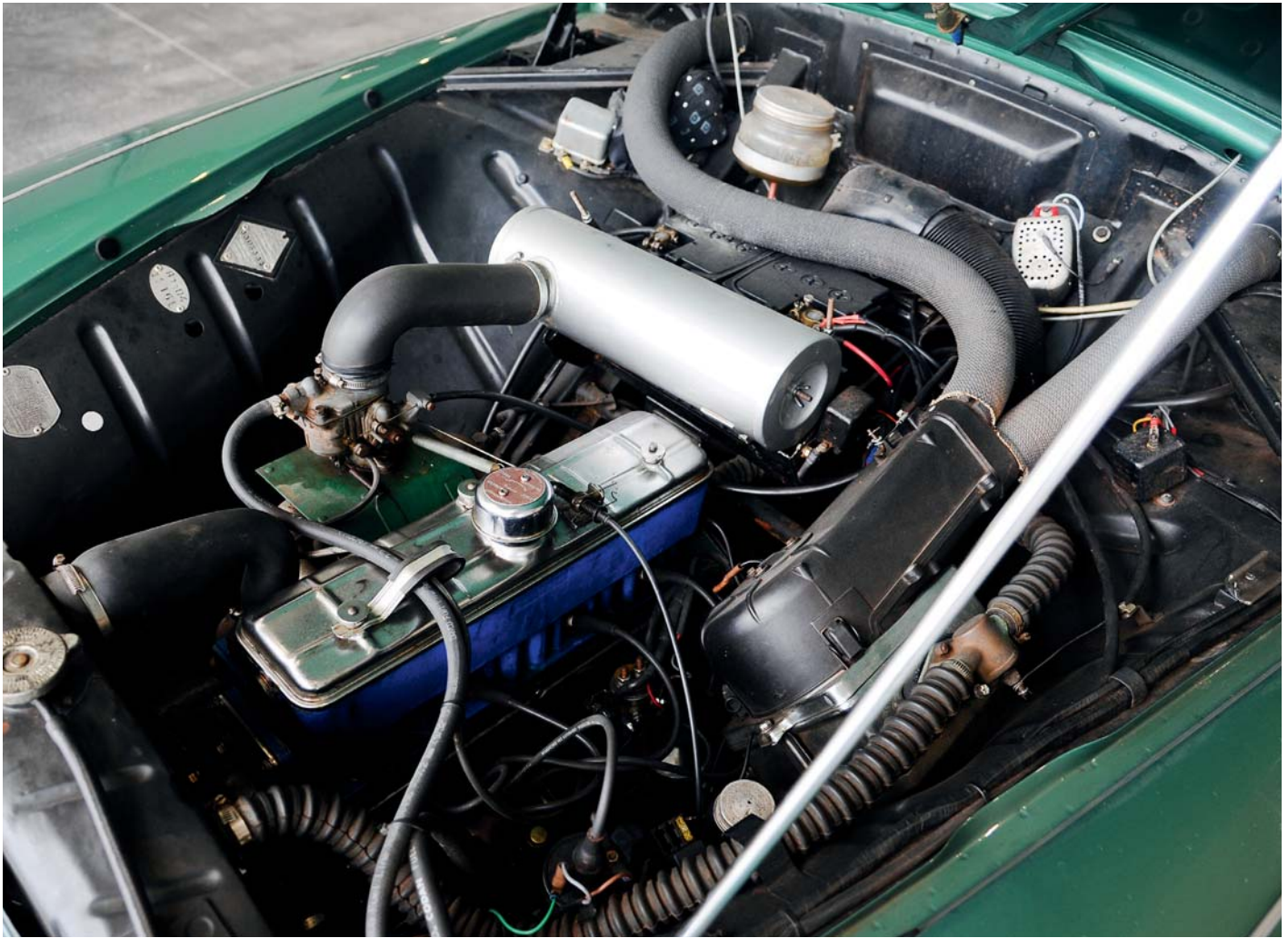
règles de l'art et conformément à l'origine et à la rigueur du travail de Chapron. La carrosserie par la suite est confiée au garage Faure à Allex (26). La base étant très saine, aucune soudure ne fut nécessaire à la restauration de la carrosserie. Le choix de la peinture se porte sur un magnifique coloris biton vert foncé-vert clair métallisé qui correspond à une nuance que Chapron proposait sur ces voitures. Le résultat, fin 2008 est sublime. La Frégate est d'ailleurs exposée au salon de voitures de collection Epoqu'auto à Lyon en Novembre de cette même année. Une expertise datée de 2019 porte la valeur de la Renault à 180 000 €. Monsieur R. depuis sa restauration s'en sert régulièrement et non sans fierté pour des balades parfois sur la route Nationale 7. C'est d'ailleurs là que nous essayerons cette Frégate si spéciale. La voiture se comporte très bien et la mécanique n'a aucun mal à mouvoir la Chapron à une allure tout à fait respectable. On se prend à rêver à son volant, en continuant sur la N7, la « route des vacances » jusqu'à Menton, sous un soleil d'août les cheveux au vent.



The first presentation of the Fregate dates back to the end of 1950. Renault finally exhibited it at the Motor Show in October 1951 and then began marketing it at the end of the year. Its lines are more taut than those of its contemporary 4 hp and the rear fenders remain superbly sculpted in relief. The 1996 cm³ 4-cylinder engine finally reaches modernity with an overhead valve cylinder head. Reliable but not really a war lightning bolt, it develops 65 hp and is enough to move the big sedan, the brand's new flagship with a diamond shape. Renault soon considered extrapolating to a convertible and called on his privileged body-builder in Italy, Ghia, who designed a prototype called «Ondine» whose line was



AGUTTES



strangely similar to the Karmann Ghia VW of the same period. The automotive press of the time was unanimous: the greatest French bodybuilders had to look into the case of the new sedan. Pichon-Parat was the first to build a two-door convertible *Frégate* in 1952. The greatest names such as Letourneur and Marchand, Mignot and Henri Chapron followed. It is the latter that interests us in its pages. The bodybuilder on Aristide Briand Street in Levallois was interested in the case of the *Fregate* for transformations into a two-door coach and then a convertible from 1956 to 1959. It will be made of 7 of three different types: The first version based on a sedan with standard rear fenders, of which two models will be manufactured. The second version

with round rear wings with horizontal fins, which will leave the workshops in February 1957 and go to the Belgian Congo, will be a unique version. The third study with straight rear fenders will be manufactured in triplicate. The first was ordered by Mr. Marquet and bears the Chapron number 7323. The second was ordered in May 1958 by Mr. Girard (unknown number) and the third and last by Mr. de Grandchamps in June 1959 with the number Chapron 7353.

It is this last copy that is presented in these pages. According to the car's history, it is the only survivor of the three Chapron convertibles built between 1958 and 1959 with the famous right wings. A handwritten letter from Mrs Chapron certi-

fies that this car is indeed the one ordered by Mr de Grandchamps on 12 June 1959 when he was CEO of the large Paul Bert garages located on Avenue Gambetta in Auxerre. This *Fregate* is the last one built by Chapron, because from August 1959 the workshop will be fully dedicated to Citroën DS and ID convertibles. According to historian Dominique Pagneux, this car was bought by Mr. Girard in the 1980s and also thinks it is the only survivor of this small series. The car is then burgundy red and is equipped with the semi-automatic Transfluide gearbox. This car appears in the book «Les cabriolets Français, Le grand livre» by Olivier de Serres published by EPA in 1995, page 165. It was then registered as 75 XX 77. The *Fregate* was



kept for several decades by Mr. Girard, then Mr. R. acquired it in 2003. He decides to embark on a total restoration, without limits. For a year the car passes into the hands of great specialists. All the mechanics have been restored by the Arcam workshop (38). Thus, the gearbox, the running gears, the Robergel spoke wheels, the electricity and the chrome parts are redone in accordance with the rules of the art and in accordance with the origin and rigour of Chapron's work. The bodywork is then entrusted to the Faure garage in Allex (26). The base being very sound, no welding was necessary to restore the bodywork. The choice of paint is made on a magnificent biton colour dark green-light green metallic green which corresponds

to a shade that Chapron offered on these cars. The result at the end of 2008 was sublime. The Fregate is also on display at the Epoqu'auto collection car show in Lyon in November of the same year. An expert report dated 2019 brings the Renault's value to €180,000. Since its restoration, Mr. R. has used it regularly and not without pride for walks sometimes on the National Road 7. That's where we'll try this very special Fregate. The car behaves very well and the mechanics have no problem moving the Chapron at a very respectable pace. We start dreaming at the wheel, continuing on the N7, the «holiday road» to Menton, under an August sun with our hair in the wind.





AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1971

CITROËN SM

45 000 / 65 000 €

Restauration complète de grande qualité
Rare coloris rouge Grenade AC 426
La Super Car à la française

Châssis N° : 00SB3279
Carte grise française normale

*Complete and high quality restoration
Rare Grenade red color AC 426
The very French Super Car*

*Chassis No.: 00SB3279
French registration papers*

La Citroën SM représente à elle seule le rêve d'une époque où l'élégance automobile rimait avec performances élevées. N'oublions pas qu'au début des années 70, les limitations de vitesse n'existent pas sur le réseau routier Français. La SM est née à une époque où la vitesse était un argument de vente et l'essence bon marché. Dévoilée au salon de Genève 1970, cette «Super Car» à la Française est une réussite dont la ligne est signée Robert

Opron. Elle est en avance sur son temps à la fois au niveau de la technologie que de sa ligne futuriste. Citroën rachète Maserati en 1968 et c'est pourquoi on retrouve sous le capot un impressionnant V6 de 2670 cm3 à double arbre à cames. Véritable vitrine technologique de ce que Citroën sait faire de mieux à l'époque, on retrouve la révolutionnaire direction DIRAVI, les freins assistés, la suspension hydropneumatique, les phares pivotants avec les roues...etc.

Sur cinq années de production, seulement 12 920 exemplaires seront vendus. On le sait, la SM coutera très cher à la marque aux chevrons et ne se vendra pas très facilement, ce qui la rend d'autant plus désirable aujourd'hui.

La SM ici présentée est une version à carburateurs mise en circulation en juin 1971. Rouge de Grenade AC 426 et à l'intérieur cuir noir. D'après certains ouvrages, seulement 161 voitures sortirent des chaînes sur

le millésime 1972 revêtant cette teinte. Elle fut intégralement restaurée sans entorse à l'origine en 2014. La mécanique et la carrosserie furent remis en état en profitant de ce démontage pour fiabiliser l'ensemble. Par exemple les fameux tendeurs de chaînes de distribution ont été revus, tout comme les soupapes. L'intérieur d'origine a été volontairement conservé car encore en très bon état et témoigne d'une

charmante patine. Récemment le système électrique fut révisé avec l'installation d'un nouvel alternateur ainsi que le circuit de refroidissement. L'hydraulique bénéficiera d'une remise en forme en aout 2017 avec le remplacement de l'accumulateur et des cafetières arrière. Tel un pèlerinage, et pour s'assurer de son bon état, la SM prendra la route de la Ferté Vidame en juillet dernier. Le voyage depuis Valence se

fit sans encombre et la SM figurera parmi les plus beaux modèles exposés. Notre essai confirmera le parfait état mécanique de l'auto. Aujourd'hui proposée à la vente avec un contrôle technique de moins de 6 mois valide, cette merveilleuse voiture comblera de bonheur l'amateur de Citroën connaisseur.



The Citroën SM alone represents the dream of an era when automotive elegance and high performance went hand in hand. Let us not forget that in the early 1970s, speed limits did not exist on

the French road network. The SM was born at a time when speed was a selling point and gasoline was cheap. Unveiled at the 1970 Geneva Motor Show, this French-style «Super Car» is a success with a line

designed by Robert Opron. It is ahead of its time both in terms of technology and its futuristic line. Citroën bought Maserati in 1968, which is why an impressive 2670 cc V6 with twin camshafts is found under

the hood. A true technological showcase of what Citroën knew how to do best at the time, we find the revolutionary DIRAVI steering, power brakes, hydropneumatic suspension, swivel headlights with wheels... etc. Over five years of production, only 12,920 copies will be sold. As we know, the SM will be very expensive for the heringbone brand and will not sell very easily, which makes it all the more desirable today. The SM presented here is a carburettor version that was put into service in June 1971. Granada Red AC 426 and black leather interior. According to some studies, only 161 cars came out of the chains on the 1972 vintage in this shade. It was completely restored without sprain in 2014. The mechanics and the bodywork were restored by taking advantage of this disassembly to make the whole thing more reliable. For example,

the famous chain tensioners have been redesigned, as have the valves. The original interior has been deliberately preserved because it is still in very good condition and shows a charming patina. Recently the electrical system was overhauled with the installation of a new alternator and the cooling system. The hydraulics will be back in shape in August 2017 with the replacement of the accumulator and rear coffee makers. Like a pilgrimage, and to ensure its good condition, the SM will take the road to Ferté Vidame last July. The trip from Valencia was a smooth one and the SM will be one of the most beautiful models on display. Our test will confirm the perfect mechanical condition of the car. Now on sale with a roadworthiness test of less than 6 months, this wonderful car will delight the connoisseur of Citroën.





**AUTOMOBILES
DE COLLECTION**
LA VENTE D'AUTOMNE



1986

FERRARI 412 GT

50 000 / 70 000 €

Nombreux frais récents
Très belle présentation
Un superbe V12 abordable

Châssis N° : ZFFYD24B000063025
Carte grise française normale

*Many recent invoices
Very nice presentation
A superb and affordable V12*

*Chassis No.: ZFFYD24B0000063025
French registration papers*

Depuis l'apparition de la 250 GTE, Ferrari a toujours proposé dans son catalogue un modèle luxueux et grand tourisme destiné davantage à la route qu'aux circuits. Basé sur un concept de coupé 2+2 aux dimensions de berline, c'est en 1972 qu'apparaît la 365 GT4 2+2, aux formes si caractéristiques. En 1985, après la 365 GT4, la 400 puis la 400i, c'est la 412 qui reprend le dessin intemporel signé Pininfarina. Les

quelques modifications d'ordre esthétiques visent à rajeunir un modèle qui a déjà bien vécu. Les boucliers sont mieux intégrés et la malle arrière est légèrement relevée. Côté mécanique la cylindrée du moteur est légèrement optimisée et culmine à 4 942 cm³ avec toujours 340 chevaux au programme. Le V12 peut être accouplé au choix à une boîte automatique ou manuelle. Le pont autobloquant est de série, tout comme les suspensions

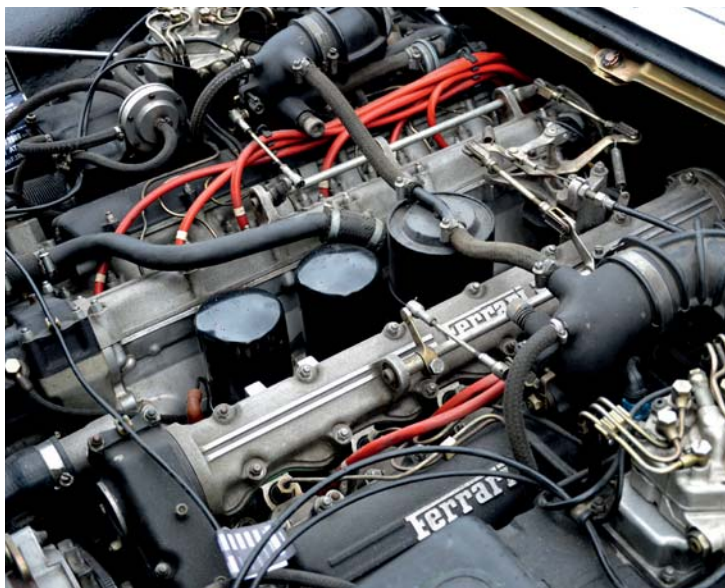
arrière hydropneumatiques. L'intérieur est modernisé avec un nouveau volant Momo et une console centrale redessinée. Dernière représentante des grands coupés Ferrari dits « cubistes », la 412 ne fut produite qu'à seulement 576 exemplaires, clôturant une carrière de plus de quinze années.

La 412 ici présentée est un modèle mis en circulation le 6 mai 1986 en France. Vendue neuve par les établissements

Charles Pozzi à Paris où elle fut régulièrement entretenue, elle est alors immatriculée 198 FWY 75. Le moteur a été refait en 2008 ainsi que la boîte de vitesses en 2011. Une grande révision en décembre 2015 a été effectuée chez Fiorano Racing puis la voiture est vendue aux enchères par l'un de nos confrères en 2016. Le propriétaire actuel s'en porte acquéreur et se lance alors dans une réfection totale

de la peinture en 2019 (facture de près de 7000 € disponible) ainsi que le changement de la ligne d'échappement en Inox et des collecteurs pour un total de près de 6000 €. Amoureusement entretenue par son propriétaire collectionneur, celui-ci n'hésite pas à l'emprunter pour de longs voyages. Notre essai nous confortera dans cette idée : la voiture fonctionne à merveille et le V12 accouplé à sa boîte

automatique est un modèle de douceur. A l'intérieur tout fonctionne, y compris la climatisation récemment révisée. Le cuir des sièges est superbement patiné par ses 30 ans d'âge et reste bien tendu. Aujourd'hui le compteur affiche un peu plus de 42 000 km. Le contrôle technique de moins de six mois est valide et la Ferrari se tient prête à prendre la route.



Since the introduction of the 250 GTE, Ferrari has always offered in its catalogue a luxurious and grand touring model designed more for the road than for circuits. Based on a 2+2 coupé

concept with sedan dimensions, it was in 1972 that the 365 GT4 2+2 appeared, with its characteristic shapes. In 1985, after the 365 GT4, the 400 and then the 400i, it was the 412 that took up the timeless

design by Pininfarina. The few aesthetic modifications are intended to rejuvenate a model that has already lived well. The shields are better integrated and the trunk is slightly raised. On the mechanical side,

the engine displacement is slightly optimized and reaches a peak of 4,942 cm³ with 340 horsepower still on the program. The V12 can be optionally coupled to an automatic or manual transmission. The self-locking axle is standard, as are the hydropneumatic rear suspensions. The interior is modernized with a new Momo steering wheel and a redesigned centre console. The last representative of the so-called «cubist» Ferrari coupé, the 412 was produced in only 576 units, completing a career of more than fifteen years.

The 412 presented here is a model put into circulation on May 6, 1986 in France. Sold new by the Charles Pozzi establishments in Paris where it was regularly maintained, it was then registered 198 FWY 75. The engine was rebuilt in 2008 and the gearbox in 2011. A major overhaul in December 2015 was carried out at Fiorano Racing and

the car was auctioned by one of our colleagues in 2016. The current owner bought it and then started a total paint refurbishment in 2019 (invoice of nearly 7000 € available) as well as the change of the stainless steel exhaust line and collectors for a total of nearly 6000 €. Lovely maintained by its owner collector, he does not hesitate to borrow it for long trips. Our test will confirm us in this idea: the car works perfectly and the V12 coupled to its automatic gearbox is a model of softness. Inside everything works, including the recently overhauled air conditioning. The leather of the seats is superbly patinated by its 30 years of age and remains tight. Today the meter has just over 42,000 km. The roadworthiness test less than six months old is valid and the Ferrari is ready to go.



AGUTTES



AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1993

BENTLEY CONTINENTAL R

25 000 / 35 000 €

Rare à la vente
Seulement 25 000 miles d'origine
Véritable Bentley dans toute sa splendeur

Carte grise française
Châssis n° SCBZ03D5PCX42678

*Rare and exclusive
Only 25,000 miles from new
A true Bentley in all its splendour*

*French registration papers
Chassis no. SCBZ03D5PCX42678*

Au début des années 1990, Bentley, qui a proposé pendant 15 ans des Rolls-Royce siglées du «B» ailé, commence à s'émanciper en proposant une voiture résolument différente de l'esprit ultra-luxe de sa société-mère. Il s'agit de la Bentley Continental R, qui ne partage aucun élément de carrosserie avec une Rolls-Royce et dont le volumineux moteur V8 de 6 752 cm³ se retrouve muni d'une injection électronique élaborée par Zytex

et d'un turbocompresseur Garrett. De quoi faire porter la puissance du moteur aux alentours de 330 chevaux. « Aux alentours » car Bentley n'a jamais divulgué officiellement ces valeurs, les jugeant tout simplement adéquates. Véritable concentré de superlatifs, la Continental R dispose d'un empattement de trois mètres, en mesure plus de cinq en longueur pour un poids supérieur à 2,4 tonnes. Le but avoué est le confort sans faille de ses occupants,

lovés dans un habitacle luxueux pourvu des meilleurs matériaux de l'époque. Il était alors possible de commander au choix une planche de bord en bois véritable ou en aluminium bouchonné venant ainsi habiller l'un des plus beaux habitacles des années 90.

La Bentley Continental R visible dans ces pages a été commandée neuve à la concession Rolls-Royce de Beverly Hills le 6 janvier 1993, comme en atteste son

carnet d'entretien. Entretien méticuleusement jusqu'en 2001 à Beverly Hills, la voiture fut ensuite envoyée en France (le compteur indiquant alors 15 370 miles) et entretenue par son propriétaire parisien chez le spécialiste de la marque Jacques Savoye, puis chez Paris-Londres Automobiles. Sa carrosserie est splendide dans sa peinture d'origine Arctic White et son inté-

rieur en cuir biscuit est immaculé, de même que les moquettes, chromes et boiseries. En avril 2016, le spécialiste Americo Automobile procède à une révision mécanique importante, pour un total de plus de 2 000 €. Le propriétaire actuel l'acquiert en 2016. Celui-ci procédera à une révision générale de la mécanique et de la boîte de vitesses. Quelques éléments de carrosserie seront

repeints à cette occasion. Aujourd'hui, le compteur affiche 25 000 miles et la voiture est autant en parfait état cosmétique que mécanique comme l'essai nous le confirmera. Le contrôle technique de moins de six mois est valide et la Bentley est prête à prendre le chemin de la balade dans un confort qui n'aura rien à envier à certaines berlines luxueuses plus récentes.



In the early 1990s, Bentley, which for 15 years offered Rolls-Royce cars with the winged «B» logo, began to emancipate itself by offering a car that was resolutely different from the ultra-luxury spirit

of its parent company. It is the Bentley Continental R, which does not share any bodywork components with a Rolls-Royce and whose voluminous 6,752 cc V8 engine is equipped with an electronic injection

system developed by Zytex and a Garrett turbocharger. This brings the engine's power to around 330 horsepower. «Around» because Bentley has never officially disclosed these values, deeming them simply

adequate. A true concentrate of superlatives, the Continental R has a wheelbase of three metres, measuring more than five metres in length and weighing more than 2.4 tonnes. The stated goal is the unfailing comfort of its occupants, nestled in a luxurious interior equipped with the best materials of the time. It was then possible to order a dashboard in real wood or corked aluminium to dress one of the most beautiful interiors of the 90s.

The Bentley Continental R visible in these pages was ordered new from the Rolls-Royce dealership in Beverly Hills on January 6, 1993, as evidenced by its service history. Meticulously maintained until 2001 in Beverly Hills, the car was then sent to France (the counter then indicating 15,370 miles) and maintained by its Parisian owner at the Jacques Savoye brand spe-

cialist, then at Paris-London Automobiles. Its bodywork is splendid in its original Arctic White paint and its biscuit leather interior is immaculate, as are the carpets, chrome and woodwork. In April 2016, the specialist Americo Automobile carried out a major mechanical overhaul, for a total of more than €2,000. The current owner acquired it in 2016. He will carry out a general overhaul of the mechanics and gearbox. Some bodywork elements will be repainted on this occasion. Today, the meter reads 25,000 miles and the car is in perfect cosmetic and mechanical condition, as the test will confirm. The roadworthiness test less than six months old is valid and the Bentley is ready to take the ride in a comfort that will have nothing to envy to some more recent luxury sedans.





1970

CITROËN DS 21 M PALLAS IE

Historique singulier
Belle présentation
Habitacle patiné

*Singular history
Nicely presented
Original patina*

20 000 / 25 000 €

Châssis n° : 00FB8745
Carte grise française

*French registration papers
Chassis n° 00FB8745*

Comme le dit Roland Barthes, « à son apparition, la DS 19 a fonctionné comme un objet magique, luisant, sans jointure, avec beaucoup de vitres, sorte d'objet tombé du ciel ». Et le regard que l'on porte aujourd'hui à la Citroën est toujours le même. De nos jours, la DS est encore un OVNI, et bien peu d'automobiles renvoient une image aussi forte. Ses lignes sont fluides, élancées, douces et étirées. De l'avant à l'arrière, les lignes sont continues, les passages de roues avant cassent l'harmonie des courbes. Les

roues arrière sont carénées, profilées. Le travail réalisé par Bertoni est des plus originaux. De 1955 à 1974, les moteurs évolueront d'un 1.9l à un 2.3l à injection électronique.

Celle que nous vous proposons ici est une DS 21 Pallas à injection électronique, mise en circulation pour la première fois en novembre 1970. Il s'agit donc d'une année modèle 1971, équipée de la boîte de vitesses mécanique à 5 rapports, et reconnaissable extérieurement à ses poignées de portes désormais encastrées dans la carrosserie. Cet exemplaire pré-

sente la particularité d'avoir appartenu au talentueux pilote Serge Bacou, sept fois champion de France de motocross, vainqueur de l'enduro du Touquet en 1980, vainqueur à deux reprises du rallye de l'Atlas en 1983 et 1984, mais aussi 2^e du Paris-Dakar 1981 dès sa première participation. Il se sépare de cette DS en 2015 au profit de son actuel propriétaire. La voiture présente bien et fut révisée avant la vente.



As Roland Barthes says, «When it first appeared, the DS 19 worked like a magical object, shiny, seamless, with many windows, a kind of object that fell from the sky». And the way we look at the Citroën today is still the same. Nowadays, the DS is still a UFO, and very few cars reflect such a strong image. Its lines are fluid, slender, soft and stretched. From front to back, the lines are continuous, the front wheel arches break the harmony of the curves. The rear wheels are streamlined, streamlined. Bertoni's work is very ori-

ginal. From 1955 to 1974, the engines evolved from a 1.9l to a 2.3l with electronic injection.

The one we propose here is a DS 21 Pallas with electronic injection, first put into service in November 1970. It is therefore a 1971 model year, equipped with a 5-speed mechanical gearbox, and externally recognizable by its door handles now embedded in the bodywork. This model has the particularity of having belonged to the talented pilot Serge Bacou, seven times French motocross champion, winner of the enduro du Tou-

quet in 1980, winner of the Atlas Rally twice in 1983 and 1984, but also 2nd in the Paris-Dakar 1981 from his first participation. He sold this DS in 2015 to its current owner. The car looks good and was overhauled before the sale.



AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1958

CITROËN DS 19

35 000 / 45 000 €

Deuxième main depuis 1993
Parfait état de fonctionnement
Jaune Jonquille AC 305

Carte grise française
Châssis n°39128

*Second hand since 1993
Perfect working order
Daffodil yellow AC 305*

*French registration papers
Chassis n°: 39128*

Le 6 octobre 1955, à 9 heures précises, les portes du Grand Palais s'ouvraient sur le Salon de l'Automobile de Paris et l'on assistait immédiatement à une ruée de clients vers le stand Citroën, où était dévoilée, en première mondiale, la révolutionnaire Citroën DS 19. Le soir même, près de 12 000 commandes ont été passées, moyennant un acompte de 80 000 francs par voiture et avec l'espoir d'une livraison dans les délais avoisinant

un an. À côté des Frégate, Versailles ou Peugeot 403, la DS faisait figure d'extraterrestre. C'est d'ailleurs ce qui lui donne le statut envié dont elle bénéficie aujourd'hui : admirée des esthètes comme une œuvre d'art, elle fascine aussi les ingénieurs par son système hydraulique qui gère la suspension et les assistances. Mythique, celle que l'on appelle Goddess de l'autre côté de l'Atlantique à connu une carrière longue de 20 ans et connaîtra de très nombreuses

évolutions, du break utilitaire à l'élégante décapotable. Une longue période purgatoire où elle ne fut considérée comme une voiture d'occasion aura eu raison des premiers modèles qui sont désormais des pièces extrêmement recherchées et rares. Le modèle ici présenté possède une histoire intéressante puisqu'il s'agit d'un véhicule ayant connu seulement deux propriétaires depuis sa mise en circulation en mai 1958. Monsieur Lucien Moulinié commanda sa

DS neuve avec de nombreux accessoires tels que la radio Philips et une poignée de coffre Robri. Elle est régulièrement utilisée pour faire des trajets Paris – Province avant de prendre une retraite méritée dans son garage alors que le compteur affiche 90 000 km environ. C'est en 1993 que la voiture est achetée par le propriétaire actuel alors que Monsieur Moulinié est âgé de 85 ans et ne se sert plus de sa chère auto. La DS reste à Paris et passe du 13ème au 12ème arrondissement et ne changera jamais d'immatriculation ! De nombreux travaux furent entrepris pour pouvoir rouler réguliè-

rement avec une auto fiable. La peinture fut refaite à la fin des années 1990 en Jaune Jonquille, respectant ainsi le nuancier de l'époque. La sellerie, par l'utilisation du tissu d'époque et de sa couleur « rouille », honore également les codes d'origine. De 1993 à 2019 la DS aura parcouru quelques 40 000 km, principalement de balade ou de voyage entre amis. Dernièrement le carburateur a été refait ainsi que les freins arrière et enfin le système hydraulique a été converti au liquide silicone chez le grand professionnel Blondeau. Aujourd'hui la voiture affiche un kilométrage d'origine de

130 000 km et n'ayant jamais été restaurée, le moteur est encore celui d'origine. Rares sont les DS proposées à la vente avec un historique aussi limpide que celle présentée dans ces pages. Lors de notre essai, la DS nous a comblés à tous les niveaux. Le moteur est volontaire, la boîte douce et la suspension onctueuse conformément à sa sortie d'usine. Très rares sont les DS des premiers millésimes à la vente, celle-ci est un exemplaire exceptionnel à saisir, destinée aux collectionneurs les plus exigeants.



On October 6, 1955, at 9 a.m, the doors of the Grand Palais opened to the Paris Motor Show and there was an immediate rush of customers to the Citroën stand, where the revolutionary Citroën DS 19 was unveiled as a world premiere. On the same evening, nearly 12,000 orders were placed, with a down

payment of 80,000 fr per car and the hope of delivery within the time frame of almost a year. Alongside the Frégate, Versailles or Peugeot 403, the DS was seen as an alien. This is what gives it the enviable status it enjoys today: admired by aesthetes as a work of art, it also fascinates engineers with its hydraulic system that manages

suspension and brakes. Mythical, the one called Goddess on the other side of the Atlantic has had a 20-year career and will undergo many changes, from a utility station wagon to an elegant convertible version. A long period in purgatory where it was not considered as a second-hand car will have overtaken the first models,

which are now extremely sought-after and rare to find.

The model presented here has an interesting history as it is a vehicle that has only had two owners since its introduction in May 1958. Mr Lucien Moulinié ordered his new DS with many accessories such as the Philips radio and Robri accessories. It is regularly used to make Paris - Province trips before taking a well-deserved retirement in his garage when the meter displays about 90,000 km. It was in 1993 that the car was purchased by the current owner when Mr. Moulinié was 85 years old and no longer uses his beloved car. The DS remains in Paris and moves from the 13th to the 12th arrondissement and will never change its registration number! Many works were undertaken to be able to drive regularly with a reliable car. The painting was redone at the end of the 1990s in Daffodil Yellow, thus respecting the colour chart of the time. The upholstery, using period fabric and

its «rusty» colour, also honors the original codes. From 1993 to 2019, the DS will have covered some 40,000 km, mainly travelling with friends. Recently the carburetor has been rebuilt as well as the rear brakes and finally the hydraulic system has been converted to silicone liquid by the great professional Blondeau. Today the car has an original mileage of 130,000 km and has never been restored, so the engine is still the original one. Few DS are offered for sale with such a clear history as the one presented in these pages. During our test, the DS satisfied us at all levels. The engine is voluntary, the gearbox soft and the suspension smooth according to its factory setting. Very rare are the DS of the first years for sale, this one is an exceptional specimen to purchase, intended for the most demanding collectors.



AGUTTES



1958

MG A ROADSTER 1600

Plus de 30 000 € de factures sur 5 ans !
Agréable à utiliser
Très belle présentation

*More than 30,000€ of bills in five years
A pleasure to drive
Excellent presentation*

25 000 / 30 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n°YD3/834

*French registration papers as historic-vehicle
Chassis N° YD3/834*

Lors du Salon de Francfort 1955, les attentes sont grandes chez MG et les hauts dirigeants du constructeur britannique s'affairent autour de la nouvelle MGA. En effet, depuis quelque temps, le constructeur fait face à une concurrence féroce sur le marché des petites voitures de sport. Il faut donc séduire une clientèle jeune et argentée tout en prolongeant la lignée des MG TC, TF et TD. Fort heureusement, l'auto y répondra avec brio, avec notamment un dessin d'une grande finesse signé Sydney Enever. Esthétiquement et mécaniquement, tout contribue à l'atmosphère sportive que l'on attend d'une telle automobile. D'abord disponible avec un moteur de 1 489 cm³, le moteur 4-cylindres verra sa cylindrée évoluer jusqu'à 1 622 cm³, en carrosserie coupé ou cabriolet. Une éphémère version

Twin Cam fut produite notamment pour la compétition et ne connaîtra pas le succès commercial attendu. Au total, plus de 100 000 exemplaires furent produits, toutes versions confondues avant de laisser place à la, non moins légendaire, MGB. Mais c'est bel et bien la A qui propulsera la firme d'Abington au rang de leader mondial du marché de la voiture de sport !

La version que nous vous proposons ici est une version export conduite à gauche. Immatriculée en décembre 1958, notre exemplaire est équipé d'un moteur 1 600 cc culbuté et a été récemment équipé de freins à disque à l'avant pour un freinage plus mordant. Cette MG A fut intégralement restaurée ces 5 dernières années. En 2014, le propriétaire d'alors déboursa plus de 21 000 €

pour reprendre intégralement la voiture : la mécanique a été entièrement rénovée, la carrosserie intégralement repeinte, et la sellerie noire refaite à neuf. L'ensemble des travaux est bien détaillé sur la facture des établissements Service Auto Villeneuve en Seine et Marne. Son actuel propriétaire en fait l'acquisition à l'été 2016, mais déjà propriétaire d'une Rolls-Royce Silver Shadow II, il ne roule qu'occasionnellement avec sa MG et souhaite la revendre pour se consacrer à d'autres projets. Très soigneux et afin de s'assurer de vendre facilement son auto, il entreprend une nouvelle révision mécanique intégrale en janvier 2019 pour un montant supérieur à 10 000 €. Avec plus de 30 000 € investis dans la restauration de la voiture entre 2014 et 2019, cet exemplaire est en excellent état et se tient prêt à prendre la route.



At the 1955 Frankfurt Motor Show hopes were high with MG and with the top brass of the British Motor Corporation as they milled around the new MGA. For some time, indeed, the marque had been faced with fierce competition in the mid-size sports-car sector. There was a need to offer something new, in order to win over a young and wealthy clientele, whilst ensuring a degree of continuity with the preceding TC, TD and TF. Happily the company rose to the challenge with brio, with a svelte new model created by chief engineer Sydney Enever. Aesthetically and mechanically the MGA offered all the sporting characteristics expected of such a car. At first of 1489cc, the four-cylinder engine was progressively increased to 1622cc

in capacity, whilst two body styles were available, a roadster and a coupé. There was also a short-lived Twin Cam model, produced with an eye to competition, but which was not a success. In all, more than 100,000 MGAs were made, before the model was replaced by the no less legendary MGB. But it was the 'A' that propelled the Abingdon-based company to leadership of the global sports-car market.

First registered in December 1958, and equipped with wire wheels, the car presented here has the specification of the MGA 1600 introduced in July 1959. It thus has a 1588cc engine and front disc brakes. Fully restored between 2014 and 2019 at a cost of more than 21,000€, it

has completely rebuilt mechanicals, a repainted body, and as-new black upholstery. All the work is itemised on bills from Service Auto Villeneuve in Seine et Marne. Wanting to acquire his first classic car, the current owner bought the MG in the summer of 2016. Unused to older vehicles, he only rarely used the car and has today decided to sell in order to buy something more recent. Being a meticulous person and wanting to be sure of selling the car, in January 2019 he had it given a full mechanical overhaul at J.P. Auto Passion in Clamart, at an invoiced cost of over 10,000€. With more than 30,000€ invested in the car between 2014 and 2019, this is an MGA in excellent order and ready for enjoyment in the summer months ahead.

AGUTTES



AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1968

ALFA ROMEO SPIDER 1300 JUNIOR

Restauration récente
Française d'origine
Estimation attractive

*Recently overhauled
Sold new in France
Attractive estimate*

30 000 / 40 000 €

Carte grise française
Châssis n° 1671239

*French registration papers
Chassis n°1671239*

Le Spider Duetto est signé de la main du maître italien Pininfarina, il est présenté en 1966 et vient succéder aux modèles mythiques sortis quelques années auparavant comme la Giulietta ou Giulia Spider. D'une ligne novatrice, ce modèle donne un élan de modernisme à la marque milanaise. En effet, si l'architecture du Duetto reste classique, ses lignes avec des flans creusés et un arrière recourbé en forme

d'«osso di seppia» ou «os de seiche» vont marquer les esprits. A la suite d'un concours, il est baptisé Duetto. L'appellation n'est pas retenue officiellement sur les carrosseries mais elle restera utilisée dans le langage commun. Le Spider 1600 est d'abord motorisé avec le 1600 de la Giulia. En janvier 1968, le Duetto cède la place à la 1750 Spider Veloce, modèle à la carrosserie identique mais équipé d'un moteur de 1800

cm3. Quelques mois plus tard est lancée une version plus économique, baptisée Spider 1300 Junior. Son moteur est issu du coupé GT Junior, il s'agit d'un 4 cylindres double arbres développant 88 ch. 2681 exemplaires seront produits entre 1968 et 1969.

A l'intérieur, Le Duetto est équipé d'un tableau de bord en métal peint couleur carrosserie. Les sièges, munis de dossiers réglables sont en skaï noir. La

capote est de couleur noire quelle que soit la teinte de la carrosserie. Elle est relativement facile à utiliser.

Désirable, le Duetto s'offrira un passage au cinéma dans le célèbre film «The Graduate» de 1967 avec Anne Bancroft et Dustin Hoffman. A la fin de l'année 1969, le Spider fait l'objet d'un profond restyling, avec l'adoption d'une partie arrière à pan coupé, c'est le lancement de la deuxième série, dite coda tronca.

Le Spider Junior que nous présentons a été mis en circulation le 16 octobre 1968 sur le territoire français. Sa couleur extérieure blanche est associée à un intérieur en skaï noir et bien entendu une capote noire. Il a reçu récemment une peinture neuve et sa capote a été remplacée. L'intérieur a subi une réfection totale comprenant une restauration des sièges et un remplacement des panneaux de porte, des moquettes et

tapis de sol en plastique. Concernant la mécanique, le moteur a été entièrement refait en 2018 par Giglio Racing pour un montant de 5800 €. Ce sympathique Spider est prêt à prendre la route, il ne tient qu'à vous de tendre le bras pour en prendre possession et goûter à la dolce vita italienne.



The Spider Duetto is signed by the Italian master Pininfarina, it is presented in 1966 and succeeds the mythical models released a few years earlier like the Giulietta or Giulia Spider. With

its innovative design, this model gives a modern look to the Milanese brand. Indeed, if the architecture of the Duetto remains classic, its lines with hollowed out blanks and a curved back in the shape of «osso

di seppia» or «cuttlefish bone» will make a lasting impression. Following a competition, it was named Duetto. The name is not officially used on the bodies but it will remain used in the common language. The

Spider 1600 is first motorized with the 1600 of the Giulia. In January 1968, the Duetto was replaced by the 1750 Spider Veloce, a model with an identical bodywork but equipped with a 1800 cc engine. A few months later, a more economical version was launched, called Spider 1300 Junior. Its engine comes from the GT Junior coupé, it is a 4-shaft twin-cylinder engine developing 88 hp. 2681 units will be produced between 1968 and 1969.

Inside, the Duetto is equipped with a metal dashboard painted in body colour. The seats, equipped with adjustable backs, are made of black leather. The soft top is black regardless of the colour of the bodywork. It is relatively easy to use.

Desirable, the Duetto will offer himself a passage to the cinema in the famous 1967 film «The Graduate» with Anne Bancroft and Dustin Hoffman. At the end of 1969,

the Spider underwent a profound restyling, with the adoption of a rear part with a coupé pan, it was the launch of the second series, called coda tronca.

The Junior Spider we are presenting was put into service on 16 October 1968 in France. Its white exterior colour is combined with a black leatherette interior and of course a black soft top. He recently received a new paint and his hood has been replaced. The interior has been completely refurbished, including seat restoration and replacement of door panels, carpets and plastic floor mats. Concerning the mechanics, the engine was completely rebuilt in 2018 by Giglio Racing for an amount of 5800 €. This friendly Spider is ready to take the road, it is up to you to reach out and take possession of it and taste the Italian dolce vita.



AGUTTES



1963

MESSERSCHMITT KR 200

30 000 / 40 000 €

Anciennement propriété d'un musée
Exemplaire en très bon état et bien documenté
Look inimitable !

Carte grise française de collection
Châssis n° 79571

*Formerly belonged to a museum
Excellent condition and good documentation
Unique appearance!*

*French registration papers
Chassis no. 79571*

A la suite de la Seconde Guerre mondiale, l'ingénieur Willy Messerschmitt, fameux constructeur d'avions, s'orienta vers l'industrie automobile. Il fit pour cela appel à l'ingénieur Fritz Fend qui avait commercialisé des véhicules légers destinés aux personnes handicapées. La Messerschmitt KR 175 pour Kabinenroller ou « scooter à cabine » de 175 cm³ fut présentée au Salon de Genève en 1953 et fit forte impression. Evoquant un fuselage d'avion, ce tricycle pouvait accueillir deux personnes en tandem. L'accès se faisait par une verrière de cockpit basculant sur le côté à l'image du chasseur ME 109. La mécanique monocylindre à deux temps était d'origine Sachs et la Messerschmitt

gagnera en puissance en 1955 avec le montage d'un bloc de 191 cm³ produisant 9.5 chevaux accouplé à une boîte de vitesses à 4 rapports. A la croisée des mondes de l'aviation, de la moto et de l'automobile, la Messerschmitt KR 200 est un véhicule atypique bénéficiant d'un capital sympathie hors du commun.

L'exemplaire que nous vous présentons ici fut livré neuf en Suisse en 1963. Il a longtemps fait partie du Musée de l'Automobile des Muriaux jusqu'en 2008 lorsqu'il est finalement vendu en France. Actuellement propriété d'un collectionneur averti, celui-ci a fait l'acquisition de ce Messerschmitt KR200 pour l'offrir à son épouse.

Bien qu'elle soit sous le charme de cette amusante petite auto, elle ne s'en sert que trop rarement et souhaite que son mari s'en sépare. Equipée d'une boîte manuelle à 4 rapports accouplée à son moteur Sachs monocylindre de 191 cm³, la petite Messerschmitt fonctionne normalement et l'ensemble se trouve dans un très bel état de présentation. La carrosserie a été restaurée intégralement il y a quelques années alors que le châssis d'origine est en très bon état. Parfaitement documenté, cet exemplaire sera vendu avec de nombreuses factures d'entretien mais aussi des brochures officielles, et enfin son livret d'emploi et d'entretien en français et en allemand.



After the Second World War, the engineer and famous aircraft manufacturer Willy Messerschmitt turned to the automotive industry. To do so, he called on the engineer Fritz Fend, who had produced and sold invalid carriages. The Messerschmitt KR 175 (for Kabinenroller or 'scooter with a cabin'), with a 175 cc engine, was presented at the Geneva Motor Show in 1953, where it made a strong impression. Recalling an aircraft fuselage, the three-wheeler had space for two passengers, sitting in tandem. Entry was by means of a canopy which opened on one side, like the ME 109 fighter plane. The single-cylinder two-stroke engine from Sachs gained

power in 1955, when a 191 cc unit producing 9.5 bhp was fitted, mated to a four-speed gearbox. Combining elements from the worlds of aircraft, motorbikes and cars, the Messerschmitt KR 200 is an unconventional vehicle which is exceptionally well liked.

The model we are presenting here was delivered new in Switzerland in 1963. For a long time, it belonged to the car museum in Muriaux, until it was eventually sold in France in 2008. It is currently owned by a discerning collector, who bought the KR 200 as a gift for his wife. Although she was captivated by this delightful little car, she drove it very

little and now wishes her husband to sell it. Equipped with a four-speed manual gearbox, mated to the 191 cc Sachs single-cylinder engine, the little Messerschmitt runs properly and is in very good overall condition. The bodywork was completely restored a few years ago, while the chassis is original and in very good order. The car will be sold with comprehensive documentation, including numerous bills for maintenance work, as well as the official sales brochures and its owner's and service books in French and German.



AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1957

PEUGEOT 403 CABRIOLET

55 000 / 65 000 €

Très bel état général
Valeur d'expertise en 2018 établie à 72 000 €
Estimation attractive

Carte grise française de collection
Châssis n° 2100259

*Very good overall condition
Expert valuation in 2018 at 72,000 €
Attractive price estimate*

*French registration papers (as a historic vehicle)
Chassis number: 2100259*

Présentée le 20 avril 1955 à Paris, la Peugeot 403 fit entrer la firme de Sochaux dans une nouvelle ère. Sa carrosserie signée Pininfarina inaugure une longue collaboration entre le constructeur français et le designer italien. Esthétiquement, elle marque une rupture avec la désormais vieillissante 203 et le traditionnel format trois corps. A la fois sobre et élégante, sa ligne moderne rencontrera un franc succès

populaire. Avec une conception mécanique simple, la 403 sera un modèle de fiabilité, n'utilisant principalement que des éléments éprouvés. Elle sera de plus commercialisée avec un moteur diesel Indenor en 1959, devenant alors la première voiture française diesel de série. Le cabriolet 403 entre dans la gamme en 1956. Equipée du moteur 8cv, la 403 cabriolet se voit dotée d'un carburateur Solex ainsi que d'une nouvelle

culasse faisant grimper sa puissance à 61 chevaux tout en conservant sa robustesse originelle. Son allure distinguée séduira un certain Peter Falk, interprète du Lieutenant Columbo, qui résoudra ses enquêtes au volant de son infatigable 403 Cabriolet. Avec seulement 2 050 exemplaires mis en circulation contre plus de 1 200 000 berlines, la Peugeot était déjà rare à l'époque et a fortiori aujourd'hui.

Mise en circulation le 29 mars 1957, cette Peugeot 403 Cabriolet nous est aujourd'hui proposée à la vente par un collectionneur averti. Alors qu'il passe quelques jours de vacances sur le bassin d'Arcachon, il prend connaissance d'une annonce pour la mise en vente d'une 403 Cabriolet et décide de prendre rendez-vous avec le propriétaire. Subjugué par le très bel état général de présentation de la voiture, il en fait immédiatement l'acquisition avant qu'elle ne rejoigne son

domicile dans le sud de la France. Bien qu'il ne cherche pas spécifiquement à faire l'acquisition de ce modèle, il tombe sous le charme de la combinaison de couleurs et de la jolie patine de cette 403. A son volant, le moteur démarre sans effort et les montées en régime sont franches. L'embrayage ne patine pas, les vitesses passent sans accroche et le freinage est efficace. Bien qu'elle soit en très bon état de fonctionnement, son propriétaire actuel décidera récemment

de faire réviser et sécuriser toutes les durites d'essence. Accompagnée d'un rapport d'expertise de 2018 établissant la valeur du véhicule à 72 000 €, cette 403 Cabriolet est proposée à la vente avec une estimation attractive qui mérite toute notre attention.



First presented on 20 April 1955 in Paris, the Peugeot 403 ushered in a new era for the company from Sochaux. Its body by Pininfarina heralded the start of a long partnership between the

French car maker and the Italian designer. Its appearance marked a break with the now ageing 203 and its traditional three-box shape. Elegant yet restrained, its modern styling was a resounding success with the

public. With its simple mechanical design, the 403 proved to be a model of reliability, using for the most part well-tried components. It would also be marketed with an Indenor diesel engine in 1959, making it the

first diesel-engined French production car. The 403 Cabriolet joined the range in 1956. Equipped with the 8HP engine, the 403 Cabriolet was fitted with a Solex carburettor as well as a new cylinder head, boosting power to 61 bhp, while retaining its original ruggedness. Its distinguished looks won over a certain Peter Falk, playing Lieutenant Columbo, who solved his investigations from behind the wheel of his indefatigable 403 Cabriolet. With just 2050 cabriolets registered compared with more than 1.2 million saloons, the Peugeot was rare in its time and is even less common today.

First registered on 29 March 1957, this Peugeot 403 Cabriolet has been consigned for sale today by a discerning collector. While he was spending a few days' holiday in the Arcachon Bay, he learned of an advertise-

ment for the sale of a Peugeot 403 Cabriolet and decided to arrange a meeting with the owner. Enthralled by its very fine overall condition, he immediately purchased the car and then took it to his home in the south of France. Although he had not been looking to acquire this particular model, he was smitten by the 403's combination of colours and attractive patina. Behind the wheel, the engine starts without difficulty and pulls cleanly through the revs. There is no clutch slip, the gears engage cleanly and the brakes are effective. Although it was in very good running order, its current owner decided recently to have all the fuel pipes overhauled and made safe. Supplied with a report from 2018 valuing the car at 72,000 €, this 403 Cabriolet is offered for sale at a very attractive estimated price which deserves your full attention.



AGUTTES



AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1960

ALFA ROMEO 2000 SPIDER TOURING

65 000 / 85 000 €

Lignes élégantes du carrossier Touring
8 000 € de travaux mécaniques récents
Mécanique performante, boîte 5 vitesses

Carte grise française
Châssis n°AR10204 01608

*Elegant Touring shape
8,000 € of recent mechanical work
High and reliable performance mechanics,
5-speed gearbox*

*French registration papers
Chassis n°AR10204 01608*

Succédant à l'Alfa Romeo 1900, la 2000 bénéficie d'une élégante carrosserie Touring et d'un confort bien supérieur aux Spider Giulietta et Giulia. Moins sportive que ses sœurs, c'est une voiture plus statuaire, plus confortable, plus luxueuse et est aujourd'hui l'un des cabriolets de la marque les plus rares avec seulement 3 443 exemplaires produits. Si globalement elle reprend la mécanique de la 1900

avec une suspension indépendante à l'avant, un essieu arrière rigide, une boîte à cinq rapports et des freins à tambours aux quatre roues, son dessin est plus moderne, parfaitement dans l'air du temps. La fameuse méthode de construction Superleggera de Touring fut utilisée, malgré des panneaux emboutis à la presse et non plus formés à la main, accélérant considérablement les rythmes de production. Sous le capot, on retrouve

le 4-cylindres de la berline 2000 dont le taux de compression a été légèrement augmenté. Sa puissance est passée de 108 à 115 chevaux grâce à l'utilisation de deux carburateurs double corps, de quoi permettre à ce cabriolet de 1 180 kg d'atteindre les 170 km/h et d'offrir des accélérations dignes de ce nom. Le modèle que nous vous présentons arbore une carrosserie en bel état général dont les lignes sont rehaussées

par une peinture rouge de belle facture. L'habitacle est propre, la sellerie est belle tout comme les moquettes qui sont en bon état, la capote et le couvre-capote également. Sa planche de bord conforme à l'origine est équipée de son instrumentation Veglia complète et de son volant d'origine. Peu après son achat en juin 2017, son propriétaire actuel avait fait refaire les compteurs dont les

fonds s'étaient altérés avec le temps. A l'utilisation, ce cabriolet révèle un comportement équilibré sur tous les plans et il est important de préciser que la boîte de vitesses a été refaite récemment ainsi que le faisceau électrique pour un montant total de 8 000 €. Les jantes repeintes un an plus tôt et montées sur des pneus Michelin en 165 – 400 X sont également à noter.

Plus fine, plus élégante et surtout bien plus agréable à conduire que la 2600 qui lui succèdera, l'Alfa Romeo 2000 Spider Touring est certainement l'un des cabriolets italiens les plus désirables et sous côté aujourd'hui.



Succeeding the Alfa Romeo 1900, the 2000 benefits from an elegant Touring bodywork and a much higher level of comfort than the Spider Giulietta and Giulia. Less sporty than its sisters,

it is a more statutory, more comfortable, more luxurious car and is today one of the rarest convertibles of the brand with only 3,443 units produced. While it takes up the mechanics of the 1900 with an independent

suspension at the front, a rigid rear axle, a five-speed gearbox and drum brakes on all four wheels, its design is more modern, perfectly in tune with the times. Touring's famous Superleggera construction method

was used, despite the fact that the panels were pressed with a press and no longer formed by hand, considerably accelerating production rates. Under the hood is the 2000 sedan's 4-cylinder engine with a slightly increased compression ratio. Its power has been increased from 108 to 115 horsepower thanks to the use of two dual-body carburetors, enough to allow this 1,180-kg convertible to reach 170 km/h and offer accelerations worthy of the name. The model we present to you features a bodywork in good general condition whose lines are enhanced by a beautifully crafted red paint. The interior is clean, the upholstery is beautiful as well as the carpets which are in good condition, the top and the top cover as well. Its original dashboard is

equipped with its complete Veglia instrumentation and original steering wheel. Shortly after its purchase in June 2017, its current owner had the meters rebuilt whose funds had deteriorated over time. In use, this convertible reveals a balanced behaviour on all levels and it is important to specify that the gearbox has been recently rebuilt as well as the electrical harness for a total amount of 8 000 €. The rims repainted a year earlier and fitted on Michelin tyres in 165 - 400 X are also worth noting. Slimmer, more elegant and above all much more pleasant to drive than the 2600 that will succeed it, the Alfa Romeo 2000 Spider Touring is certainly one of the most desirable Italian cabriolets and underside today.





1954

FORD VENDÔME 4.0L

EX PHILIPPE CHARBONNEAUX – COLLECTION DU MUSÉE AUTOMOBILE DE REIMS CHAMPAGNE

8 000 / 12 000 €

Très bel état d'origine, belle provenance
Modèle rare, seulement 3 181 exemplaires
Moteur V8 Mistral

Carte grise française
Châssis n°2641

Merci de noter que la voiture
est vendue sans contrôle technique

*Very good original condition,
beautiful provenance
Rare model, only 3,181 models
Mistral V8 engine*

*French registration document
Chassis n°2641*

*Please note that the car is sold
without roadworthy test*

Produite durant onze mois seulement puisque le rachat de Ford par Simca avait sonné sa mise à la retraite, la Ford Vendôme ne fut fabriquée qu'à un peu plus de 3 000 exemplaires comparés aux 100 000 Ford Vedette construites de 1948 à 1954. Il faut dire que malgré son allure bourgeoise et son V8 de 105 cv, la Vendôme subit de plein fouet la surtaxe de la vignette et la crise de Suez qui imposa le rationnement de l'essence à 20 litres par mois... Son sort était scellé ! 65 ans plus tard, elle représente le must de la lignée des Vedette. Grâce à son moteur de 22cv et à un poids mesuré (1330 kg),

les Vendôme gardaient l'avantage sur la route face aux Citroën 15 six.

Le modèle que nous présentons est une berline de couloir noire avec une sellerie en tissus gris et vert. Immatriculée pour la première fois le 29 septembre 1954 et livrée neuve à son premier propriétaire par le concessionnaire Ford Delanne - Autos à Chaumont en Haute-Marne, elle devint la propriété du designer français Philippe Charbonneaux en troisième main le 26 juillet 1986. Elle sera alors exposée dans son musée à Reims pendant de nombreuses années. Elle est

aujourd'hui dans son strict état d'origine et affiche 18 223 km au compteur, probablement d'origine compte tenu de l'état général de la carrosserie et de son habitacle. La voiture est saine mais la partie mécanique sera à remettre en état. Son luxe, sa puissance, sa facilité d'utilisation et sa rareté en font une voiture très intéressante distillant un parfum d'Amérique sans en avoir l'air. Cet exemplaire à l'historique limpide sera un beau projet de restauration pour les amateurs du genre.



Produced for only eleven months since Simca's takeover of Ford had sounded its retirement, the Ford Vendôme was manufactured in just over 3,000 units compared to the 100,000 Ford Vedette built between 1948 and 1954. It must be said that despite its bourgeois look and its 105 hp V8, the Vendôme is suffering the full brunt of the vignette surtax and the Suez crisis, which imposed the rationing of petrol at 20 litres per month... Its fate was sealed! 65 years later, it represents the must of the Vedette lineage. Thanks to its 22 hp engine and a measured weight (1330

kg), the Vendôme kept the lead on the road against the Citroën 15 six. The model we present is a black corridor sedan with grey and green fabric upholstery. First registered on 29 September 1954 and delivered new to its first owner by the Ford Delanne - Autos dealership in Chaumont in Haute-Marne, it became the property of the French designer Philippe Charbonneaux in third hand on 26 July 1986. It will then be exhibited in its museum in Reims for many years. It is now in its original condition and has 18,223 km on the meter, probably original considering the general condition of the

bodywork and interior. The car is healthy but the mechanical part will have to be repaired. Its luxury, power, ease of use and rarity make it a very interesting car that distills an American scent without looking like it. This copy with its clear history will be a beautiful restoration project for lovers of the genre.



AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1949

DELAHAYE 135 M COACH « GASCOGNE » PAR DUBOS

EX PHILIPPE CHARBONNEAUX – COLLECTION DU MUSÉE AUTOMOBILE DE REIMS CHAMPAGNE

80 000 / 120 000 €

Rare coach Gascogne signé Dubos
Historique limpide, très bel état d'origine
Provenant d'une des plus belles collections
françaises

Carte grise française
Châssis n°801444
N° Moteur : 5S 103 801444

Merci de noter que la voiture
est vendue sans contrôle technique

*Rare coach Gascogne signed Dubos
Clear history, very good original condition
From one of the most beautiful French
collection*

*French registration papers
Chassis n°801444
Engine No.: 5S 103 801444*

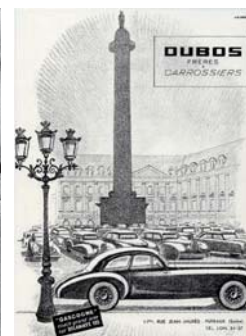
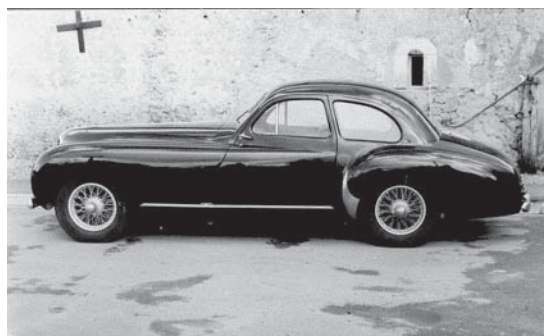
*Please note that the car is sold
without roadworthy test*

Elégante et profilée, la ligne de la Delahaye 135 M Coach Gascogne est l'œuvre du designer français Philippe Charbonneaux. C'est donc tout naturellement qu'il se porta acquéreur de ce modèle de 1949 auprès d'un certain Jean-Michel Choplin de la Ferté-Bernard le 7 mai 1980. Achetée en parfait état de conservation et de fonctionnement, elle rejoindra sa collection à Saint-Dizier en Haute-Marne puis quelques années plus

tard son musée de Reims de 1985 à 2016. De couleur noire avec une sellerie en cuir bordeaux, la voiture n'a jamais été restaurée et se présente aujourd'hui dans un état d'origine exceptionnel. Immatriculée à partir du 31 décembre 1969 en Haute-Garonne sous le numéro 303 BR 31, puis 1946 RA 72 lorsqu'elle est mise au nom de Jeannine Choplin, le fils du Designer, Hervé Charbonneaux, la mettra enfin à son nom à l'adresse du musée de Reims,

le 02 septembre 1985. A son volant, ce dernier participera au Rallye Delahaye puis au Rallye du Mont-Blanc (voir photo d'archive en couleur). Elle roulera ensuite occasionnellement avant de trouver sa place au musée.

Elle fut récemment remise en route par le spécialiste Xavier Mathiot. Lors de notre visite, nous avons pu constater que les vitres triplex du pare-brise, jaunies avec le temps, seront à changer, et certains



chromes, sans avoir perdu de matière, sont piqués. La voiture n'a vraisemblablement jamais été repeinte et seule la peinture de l'aile arrière droite sera à refaire. Si la structure des pneus à flanc blanc n'est pas usée, ces derniers, étant âgés de 40 ans, seront à changer. L'habitacle est également d'origine. Les sièges en cuir bordeaux sont en bel état, délicieusement patinés et sans déchirures. Le remplacement des moquettes sera éventuellement à prévoir mais les tapis et contre portes sont quant à eux à conserver ainsi. L'ensemble du tableau de bord est complet avec tous ses boutons poussoirs et compteurs qui encadrent le volant d'origine. Côté mécanique, et comme cela nous a été confirmé par Jean-Paul Tissot – Président du Club

Delahaye – la voiture est toujours équipée de son moteur d'origine, un type 5 S 103, c'est-à-dire un 135 M mono-carburateur qui fut ultérieurement monté en 3 carburateurs comme cela se faisait régulièrement à l'époque pour gagner plus de puissance. La collaboration de la carrosserie Dubos avec la marque Delahaye débuta avant la Seconde Guerre mondiale avec la création d'un cabriolet sur châssis 135 M, présenté au Salon de Paris 1937. Louis Dubos décède en 1947 et ce seront ses trois fils (Léo, Pierre et Jean) qui reprirent l'entreprise et s'attachèrent à réaliser des voitures sobres et élégantes. Sur châssis Delahaye 135 M, le carrossier réalisa un premier coach largement inspiré des lignes d'avant-guerre. Puis au salon 1949, il pré-

senta deux coaches : un coach « Gascogne » blanc et un second ayant la particularité d'être un mixe entre la version de 1947 et la version « Gascogne ». Selon le recensement des Gascogne, qui sera remis à son acquéreur, seul douze coaches Gascogne sont répertoriés et connus à ce jour. Huit seraient encore en France, deux en Allemagne, un en Russie et un dernier en Suède.

Rare, belle et performante grâce à son moteur six-cylindres de 110 ch et sa boîte Cotal au maniement génial, cette 135 M à l'historique enviable est une superbe opportunité de profiter du raffinement et du mythe de la marque française.



Elegant and streamlined, the Delahaye 135 M Coach Gascogne line is the work of French designer Philippe Charbonneaux. It was therefore quite naturally that he bought this 1949 model from a certain Jean-Michel Choplin of Ferté-Bernard on May 7, 1980. Purchased in perfect condition and working order, it will join its collection in Saint-Dizier in Haute-Marne and a few years later its museum in Reims from 1985 to 2016.

Black with burgundy leather upholstery, the car has never been restored and is now in exceptional original condition. Registered from 31 December 1969 in Haute-Garonne under number 303 BR 31, then 1946 RA 72 when it is put in the name of Jeannine Choplin, the Designer's son, Hervé Char-



AGUTTES



bonneaux, will finally put it in his name at the address of the Musée de Reims, on 02 September 1985. In 1980, he will participate in the Delahaye Rally and then in the Rallye du Mont-Blanc (see archive photo in colour). It will then drive occasionally before finding its place in the museum. It was recently restarted by specialist Xavier Mathiot. During our visit, we were able to see that the triplex windows of the windshield, yellowed over time, will have to be changed, and some chrome, without having lost any material, are pitted. The

car has probably never been repainted and only the paint on the right rear wing will have to be redone. If the structure of the white sidewall tires is not worn, they will have to be changed as they are 40 years old. The interior is also original. The burgundy leather seats are in good condition, deliciously patinated and tear-free. The replacement of carpets may be necessary, but the carpets and counter-doors should be kept in this way. The entire dashboard is complete with all the push buttons and counters that frame the original steering

wheel. On the mechanical side, and as confirmed by Jean-Paul Tissot - President of Club Delahaye - the car is still equipped with its original engine, a 5 S 103 type, i. e. a 135 M mono-carburator which was later assembled into 3 carburetors as was regularly done at the time to gain more power. Dubos' collaboration with the Delahaye brand began before the Second World War with the creation of a 135 M convertible on a chassis, presented at the 1937 Paris Motor Show. Louis Dubos died in 1947 and it was his three sons (Léo, Pierre and



Jean) who took over the company and focused on creating sober and elegant cars. On Delahaye 135 M chassis, the bodybuilder made a first coach largely inspired by the pre-war lines. Then at the 1949 show, he presented two coaches: a white «Gascogne» coach and a second one with the particularity of being a mix between the 1947 version and the «Gascogne» version. According to the Gascogne registry, which will be given to its buyer, only twelve Gascogne coaches are listed and known to date. Eight would still be in France, two in

Germany, one in Russia and one in Sweden. Rare, beautiful and powerful thanks to its 110 hp six-cylinder engine and its Cotal gearbox with ingenious handling, this 135 M with an enviable history is a superb opportunity to enjoy the refinement and myth of the French brand.

AGUTTES



AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1953

CHEVROLET CORVETTE C1 « BLUE FLAME »

EX PHILIPPE CHARBONNEAUX – COLLECTION DU MUSÉE AUTOMOBILE DE REIMS CHAMPAGNE

40 000 / 60 000 €

Un exemplaire très rare de la première
génération de Corvette
Provient de la collection personnelle
de son designer
Le symbole de l'American Way of Life

Carte grise française
Châssis n°E54S004556

Merci de noter que la voiture
est vendue sans contrôle technique

*Rare example of the first-generation Corvette
Important provenance
The American way of life on four wheels*

*French registration papers
Chassis N° E54S004556*

*Please note that the car is sold
without roadworthy test*

A son lancement, le prospectus Corvette annonçait aux consommateurs : « The American Sports Car of the Future ! » (La voiture de sport américaine du futur). Les rédacteurs de la publicité avaient vu juste. La Corvette fait rêver, mais les Américains n'imaginent pas pouvoir se l'offrir. Ce n'est pas tant son prix qui pose problème, mais l'image qu'elle renvoie : la Corvette est trop avant-gardiste. En effet, elle est la première voiture

de série dont les lignes étaient issues d'un concept car, et surtout la première voiture de série à posséder une carrosserie en fibre de verre. Au début des années 1950, les Américains conçoivent l'automobile comme objet de consommation, mais pas encore comme instrument populaire de loisir. Il existe des voitures de sport, mais elles sont réservées à une élite. Chevrolet entend donc démocratiser la voiture de sport. Contrairement aux américaines de

son époque, c'est une petite voiture : 4.25 m de long pour une largeur de 1.77 m. Comme chaque chose en avance sur son temps, aux débuts hésitants, avant de conquérir le cœur des fans, la Corvette deviendra un best-seller jamais démenti. La voiture que nous présentons a une histoire singulière. Elle fut tout simplement la voiture personnelle de celui qui la dessina, Philippe Charbonneaux ! Designer industriel de génie, il se spécialisa très tôt dans

l'automobile. Après avoir étudié en 1948 avec Jean-Pierre Wimille une voiture de type GT à moteur central, il part aux États-Unis, à Detroit, travailler quelques mois au centre de style de la General Motors afin de concevoir une voiture de sport, la Chevrolet Corvette : des lignes comme dessinées par le vent et une voiture devenue légendaire ! À son retour, déçu par les méthodes de travail américaines, il s'installera à son compte à Paris et aura la carrière qu'on lui connaît aujourd'hui. Soucieux de réunir

toutes les voitures qu'il dessina au cours de sa carrière, il créera en 1985 le Musée de Reims-Champagne dont une partie de la collection sera offerte à la Cité de l'Automobile de Mulhouse en 2015. C'est dans ce contexte qu'il achètera ce modèle de 1953 équipé du moteur 6 cylindres en ligne 3.9l de 160 chevaux. Dans un bel état d'origine et surtout complète – important tant les pièces des premières séries sont devenues rares et onéreuses – la voiture fut remise en route il y a quelques années par la fille

du designer et plus récemment les pneus sont changés ainsi que la capote. Equipée de la boîte automatique Powerglide à deux rapports, la voiture est caractéristique de l'esprit américain des années 1950, elle est une occasion unique de s'approprier l'un des mythes de l'automobile, dotée de plus d'une provenance de choix !



At its launch, the catalogue for the Corvette billed it as 'The American Sports Car of the Future'. The copywriters had hit the nail on the head. To be sure, the Corvette was a dream car, but

for the average American that was just what it remained. It wasn't just a question of price, but also one of image. As the first production model to be directly spun off from a concept car, and above all as the

first one to be made of glassfibre-reinforced plastic, it was just too ahead of its time. It was also small, at 4.25m (13ft 11in) long and 1.77m (5ft 10in) wide, at a time when big was best. At the beginning of the 1950s

Americans saw the automobile as an object of everyday consumption rather than as a leisure object. Sports cars were reserved for an elite, and here was Chevrolet trying to democratise the breed. But as with every product that is ahead of the curve, after a hesitant start the Corvette begun to win hearts and eventually became an undoubted success.

The car presented here has a fascinating history, as it once belonged to French industrial designer and car stylist Philippe Charbonneaux. After working in the 1947–48 period on the mid-engined Wimille conceived by racing driver Jean-Pierre Wimille, in 1949 Charbonneaux left for a six-month placement in the General Motors styling department. During this time he developed various themes that would find their way onto future GM designs – including the original Corvette, whose form owes something to his work. The scooped sides of the '56 Corvette, furthermore, are a typical Charbonneaux detail, also found,

for instance, on the Presidential Citroën 15–Six that he created for Franay. Later in life, Philippe Charbonneaux was keen to bring together in one place all the vehicles with which he had been associated over the years, and in 1985 he set up his own museum in Reims, the Centre Historique de l'Automobile Française, of which some exhibits were offered to the Cité de l'Automobile in Mulhouse in 2015. It is in this context that he bought this 1953 Corvette, equipped with the correct 160bhp 3.9-litre straight-six. Complete which is important given the scarcity of first-series Corvettes, the car was put into working order a few years ago by the Charbonneaux family. A fuel system and new tires were fitted. Equipped with a two-speed Powerglide transmission, the car is ready for the road, and is a wonderful slice of classic 1950s Americana. Here is a rare occasion to acquire a genuinely mythical car, with a very special provenance.





AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1955

JAGUAR XK 140 SE ROADSTER

Certificat Jaguar Heritage Trust,
Matching numbers
Dans les mêmes mains depuis 26 ans
Bon fonctionnement,
régulièrement entretenue

*Jaguar Heritage Trust Certificate,
Matching numbers
In the same hands for 26 years
Good running condition,
regularly maintained*

90 000 / 120 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n°A810934DN

*French registration papers (as a historic vehicle)
Chassis n°A810934DN*

Lancée pour le millésime 1955, la Jaguar XK 140, bien que plus raffinée, était globalement identique à sa devancière, la sensationnelle XK 120, les principales modifications mécaniques se limitant au repositionnement du moteur plus en avant de 7,5 cm et à l'adoption d'une direction par crémaillère. La suspension et les freins restaient globalement les mêmes que précédemment avec des barres de torsions plus robustes à l'avant

et des amortisseurs télescopiques à la place des amortisseurs à levier à l'arrière. Extérieurement, la nouvelle venue se distinguait par sa grille de calandre modifiée, ses feux arrière intégrant les clignotants et ses pare-chocs imposants. Le moteur était toujours le six-cylindres à double arbres à cames de 3,4 litres, qui délivrait désormais 190 ch en série. Une boîte à l'étagement plus serré permettait une meilleure utilisation du surcroît de

puissance et un overdrive était, pour la première fois, proposé en option. La XK 140 Special Equipment (SE) recevait des roues fil, des antibrouillards Lucas et pouvait être commandée avec un moteur de 210 ch, obtenus grâce à une culasse de Type C. Les performances de la XK 140 étaient bien supérieures à celles de son illustre devancière et la presse ne tarissait pas d'éloge à son égard.

Cette XK 140 SE a été construite le 8 février 1955 et livrée neuve à la concession Hoffman de New York. Le certificat du Jaguar Heritage Trust confirme que la voiture est toujours en possession de son moteur et de sa boîte d'origine. Elle quitta l'usine le 18 février 1955 en couleur bleu pastel avec un intérieur bleu et une capote fauve, et comprenait l'overdrive en option. Restaurée intégralement en 1995, son propriétaire lui préféra cette très élégante teinte Old English White

avec une sellerie en cuir rouge et blanc cassé avec capote et couvre capote rouge assortis.

Dans la même collection bordelaise depuis 1993, la voiture fut soigneusement et régulièrement entretenue. Les bielles, le train avant, les freins complets, les supports du moteur et l'overdrive ont été remplacés à neuf, tout comme les quatre pneus Dunlop changés l'année dernière avec l'ajout d'un ventilateur additionnel. A noter que les cadrans au

tableau de bord furent également rénovés en 2018. Lors de notre essai, la voiture nous a apporté entière satisfaction. La direction est précise, les freins sont efficaces et le moteur prend parfaitement ses tours sur tous les rapports. L'overdrive apporte un agrément supplémentaire majeur et la ligne d'échappement en inox ravira les adeptes du feulement du six-cylindres de Coventry !



Launched for the 1955 vintage, the Jaguar XK 140, although more refined, was generally identical to its predecessor, the sensational XK 120, with the main mechanical modifications

being limited to repositioning the engine further forward by 7.5 cm and adopting a rack and pinion steering. The suspension and brakes remained essentially the same as before with stronger torsion bars at the

front and telescopic shock absorbers instead of lever shock absorbers at the rear. Externally, the newcomer was distinguished by its modified grille, rear lights incorporating turn signals and large bumpers. The

engine was still the 3.4-litre twin-cam six, which now delivered 190 hp as standard. A tighter tiered gearbox allowed better use of the extra power and an overdrive was, for the first time, available as an option. The XK 140 Special Equipment (SE) received Lucas wire wheels, fog lamps and could be controlled with a 210 hp engine, obtained with a Type C cylinder head. The XK 140's performance was much better than its illustrious predecessor and the press was full of praise for it.

This XK 140 SE was built on February 8, 1955 and delivered new to the Hoffman dealership in New York. The Jaguar Heritage Trust certificate confirms that the car is still in possession of its original engine and gearbox. It left the factory on February 18, 1955 in pastel blue with a blue interior and a fawn top, and included the optional overdrive. Fully restored in 1995, its owner

preferred this very elegant Old English White colour with red and off-white leather upholstery with matching red soft top and cover.

In the same Bordeaux collection since 1993, the car has been carefully and regularly maintained. The rods, nose gear, full brakes, engine mounts and overdrive have been replaced to new, as have the four Dunlop tires changed last year with the addition of an additional fan. It should be noted that the dashboard dials were also renovated in 2018. During our test, the car gave us complete satisfaction. The steering is precise, the brakes are effective and the engine takes its turns perfectly on all gears. The overdrive provides a major additional bonus and the stainless steel exhaust system will delight fans of the Coventry six-cylinder engine fold-out!





AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1963

MERCEDES BENZ 190 SL

100 000 / 120 000 €

Vendue neuve en France
Historique connu
Matching numbers

Carte grise française normale
Châssis n°12104010024950

*Sold new in Paris
Clear and interesting history
Matching numbers*

*French registration papers
Chassis n°: 12104010024950*

Présentée au Salon de New-York en 1954, la 190 SL représentait le premier échelon de la gamme SL en s'inspirant de la sublime et très exclusive 300 SL dont elle reprend la ligne. Elle fut produite à 26 000 exemplaires jusqu'en 1963. Disponible en version coupé avec hardtop amovible ou en version cabriolet soft-top ou hardtop, c'est dans cette dernière configuration que la majorité des exemplaires furent vendus. Voiture confortable et utilisable au

quotidien, la 190 SL est animée par une mécanique éprouvée capable d'assumer également des voyages aux longs cours. Le moteur à 4 cylindres de 1900 cc développe 105 chevaux et propulse avec un certain enthousiasme cette voiture de charme à plus de 170 km/h. La qualité de fabrication n'en est pas moins exemplaire et conforme aux standards de la marque. Le public apprécie sa douceur et sa polyvalence. C'est aux Etats-Unis qu'elle remportera le plus de

succès et rares sont sur le marché des modèles ayant été vendus neufs en France. En 1950, la concession Mercedes Benz Charles Delecroix voit le jour et s'installe près des Champs Elysées. Il sera l'importateur officiel de la marque pour la France. La voiture ici présentée fait partie des rares 190 SL vendues neuves par ce dernier. D'après l'historique que nous possédons et les archives Mercedes de l'époque, celle-ci sort des chaînes de l'usine en juillet 1962 et

sera mise en circulation le 30 juillet de cette même année. D'après des recherches effectuées par l'un de ses propriétaires, celle-ci fut commandée par le directeur de Radio Luxembourg. De couleur Hellblau DB334 et à l'intérieur cuir havane la présentation est d'une élégance rare et rappelle une combinaison de couleurs disponible sur les 300 SL. Son premier propriétaire garde la voiture jusqu'en 1976, puis le second de 1976 à 2000 pour être ensuite revendue à un amateur qui la garde jusqu'en 2016. C'est ainsi que le propriétaire actuel s'en porte acquéreur alors que la voiture n'a jamais été restaurée hormis un voile de peinture il y a une dizaine d'années. A ce jour la 190 SL possède 67 000 km d'origine environ. Jamais la voiture ne fut démontée ou restaurée, le moteur est encore celui

d'origine, n° 12192810002859, aucune trace de soudure n'est visible sous la caisse, les planchers sont d'origines et les alignements des ouvrants sont absolument parfaits. C'est ici une voiture d'une étonnante fraîcheur que nous avons sous les yeux. La mécanique fut intégralement restaurée entre 2017 et 2018 dans les règles de l'art : bloc moteur réalésé, pistons neufs, culasse refaite, distribution neuve, embrayage neuf etc... c'est à l'occasion de cette grande révision générale que de nouveaux carburateurs sont installés. Des Weber 40 DCOE transforment littéralement le moteur de la 190 et apportent une progression du couple très significative. A l'intérieur, le rarissime poste radio Becker Europa d'origine est présent et parfaitement fonctionnel, tout comme la montre fixée sur la porte de la boîte à

gants. Les sièges ainsi que la capote furent restaurés par l'ancien propriétaire. Le cuir utilisé est de très grande qualité. Dans la liste des derniers frais effectués nous pouvons citer les pneus neufs Michelin, le remplacement des conduites d'essence ainsi que la pompe à essence. A l'essai la Mercedes se conduit sans aucun bruit parasite ou jeu dans les trains roulants, le moteur encore en rodage est incroyablement coupleux, et les freins neufs sont efficaces. C'est très certainement l'une des plus belles 190 SL qu'il nous a été donné de voir et d'essayer. Une expertise réalisée par l'expert A. Séné en janvier 2019 porte la valeur de la voiture à 130 000 €.



Presented at the New York Motor Show in 1954, the 190 SL was the first step in the SL range, inspired by the sublime and very exclusive 300 SL, whose line it takes up. It was produced in

26,000 copies until 1963. Available in a coupe version with removable hardtop or in a soft-top or hardtop convertible version, it is in this last configuration that most of the cars were sold. A comfortable car that

can be used on a daily basis, the 190 SL is powered by a proven engine that can also handle long-distance journeys. The 1900 cc 4-cylinder engine develops 105 horsepower and moves this charming car

with a certain enthusiasm at speed over 170 km/h. The quality of manufacture is nevertheless exemplary and in line with the brand's standards. The audience appreciates its softness and versatility. It will be most successful in the United States and few models have been sold new in France. In 1950, the Mercedes Benz Charles Delecroix dealership was created and set up near the Champs Elysées. He will be the official importer of the brand for France. The car presented here is one of the rare 190 SL sold new by the latter. According to the history we have and the Mercedes archives of the time, it leaves the factory in July 1962 and will be put into circulation on July 30 of the same year. According to research carried out by one of its owners, it was ordered by the director of Radio Luxembourg. Hellblau DB334 colour and Havana leather interior, the presentation is of rare elegance and recalls a combination of colours available on the 300 SL. Its first owner kept the car until 1976, then the second from 1976 to 2000 and was then sold to an amateur who kept it until 2016. This is how the current owner bought it, whereas the car has never been restored except for new paint about ten years ago. To date, the 190 SL has approximately 67,000 original kilometers. The car was never dismantled or restored, the engine is

still the original one, n° 12192810002859, no traces of welding are visible under the body, the floors are original and the alignment of the doors are absolutely perfect. This is a surprisingly fresh car that we have in front of us. The mechanics were completely restored between 2017 and 2018 according to the rules of the art: redrilled engine block, new pistons, rebuilt cylinder head, new valve timing, new clutch etc.... it is during this major general overhaul that new carburetors are installed. Weber 40 DCOE literally transform the 190's engine and provide a very significant torque increase. Inside, the rare original Becker Europa radio set is present and perfectly functional, as is the watch fixed on the door of the glove compartment. The seats and the soft top were restored by the former owner. The leather used is of very high quality. In the list of the latest expenses we can mention the new Michelin tires, the replacement of fuel lines and the fuel pump. In the test the Mercedes drives without any parasitic noise or play in the running gear, the engine still running is incredibly torquey, and the new brakes are effective. It is certainly one of the most beautiful 190 SLs we have ever seen and tried. An expert report by A. Séné in January 2019 brought the value of the car to €130,000.





AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1968

MERCEDES-BENZ 280 SE CABRIOLET

110 000 / 140 000 €

Version 280 SE recherchée
Belle présentation
Boîte de vitesses mécanique

Châssis n° 111025-10-001616
Carte grise française

*Desired 280 SE version
Nicely presented
Mechanic gearbox*

*Chassis number: 111025-10-001616
French registration papers*

Apparu en 1959, le châssis Mercedes-Benz W111 vient remplacer les vieillissantes Adenauer et autres 300S conçues après-guerre et commercialisées au tout début des années 50. D'abord produite en berline 4 portes, le coupé ainsi que le cabriolet font leur apparition au catalogue en 1961. Qualité et perfection de fabrication, raffinement de leur habitacle et de leur mécanique six cylindres en ligne,

voici autant d'atouts qui définissent à merveille cette série du constructeur à l'Etoile. Œuvre du designer français Paul Bracq, 6 305 exemplaires de ce statutaire cabriolet sortirent des chaînes de production installées bien sûr en Allemagne, mais aussi en Afrique du Sud, en Australie et aux Philippines. Parmi les quatre versions existantes, le cabriolet 280 SE sera décliné avec deux motorisations, un 6-cylindres 2.8 litres et un V8 3.5 puis

4.5 litres destiné au marché américain. Le 6-cylindres en ligne 2.8 litres de 160 chevaux était accouplé au choix à une boîte mécanique ou automatique propulsant cette imposante silhouette tout juste au-dessus de la barre symbolique des 200km/h. Avec près de cinq mètres de long, cette remarquable et luxueuse automobile reste encore aujourd'hui une formidable automobile tant elle fait preuve d'un confort d'utilisation moderne.

L'exemplaire que nous vous présentons dans ces pages fut immatriculé pour la première fois le 31 octobre 1968. C'est l'un des 1 390 cabriolets produits avec le 6-cylindres 2.8 litres. Celui-ci est équipé à l'origine d'une conduite à gauche et d'une transmission manuelle à 4 rapports, comme l'indique son numéro de châssis 111025-10-001616. Il y a une vingtaine d'années, cet exemplaire est acheté par un père et son fils, tous deux garagistes dans le Cher. Spécialistes des Alpine A110 et R5 Turbo, cela ne les empêche pas de rouler avec leur imposant cabriolet Mercedes une fois les portes du garage fermé. Débordés de travail, les deux complices décident finalement de se séparer

de leur Mercedes, à contre cœur. C'est l'un de nos clients qui en fait alors l'acquisition lorsqu'il s'arrête dans ce garage un peu par hasard. Depuis 6 mois, ce 280 SE cabriolet est confié au spécialiste Mercedes GAM91 à Morangis pour une importante restauration. Ainsi le véhicule a été intégralement démonté pour recevoir une nouvelle peinture dans sa teinte d'origine Blaumetallic. Le résultat est superbe tant la peinture a été parfaitement appliquée sur la carrosserie. Les ouvrants sont bien alignés, et les chromes d'origine ont bien été repris. La sellerie a également été restaurée alors que les moquettes originales ont été nettoyées. Les éléments de la planche

de bord ont été conservés et se trouvent en bon état, tout comme la capote qui a semble-t-il été changée il y a quelques années par l'ancien propriétaire. Au total, son actuel propriétaire aura investi près de 30 000 € dans la restauration de cette auto. Mécaniquement, le moteur révisé démarre au quart de tour et tourne rond bien qu'il fasse preuve de petits ratés autour de 4 000 tr/min lorsque nous accélérons à pleine charge. A son volant nous apprécions la facilité d'utilisation de cet imposant cabriolet qui ne demande qu'à reprendre la route aux mains de son nouveau propriétaire.



Introduced in 1959, the Mercedes-Benz W111 range replaced the ageing Adenauer and other 300S models which had been designed after the war and went on sale at the very beginning of the 1950s. Built

first as a four-door saloon, the coupé and cabriolet joined the range in 1961. Their perfect build quality, refined interior and six-cylinder in-line engines were all strengths which defined to a tee this new series

to bear the three-pointed star. The work of the French designer Paul Bracq, 6305 units of this imposing convertible came off the production lines, in Germany, of course, but also in South Africa, Australia and the Philip-

piners. Among the four versions produced, the 250 SE cabriolet is the rarest, with just 954 models built between 1965 and 1967. Its 2.5-litre straight-six developing 150bhp was mated to either a manual or automatic gearbox, taking this imposing machine to a top speed of nearly 200kph (125mph). At nearly 5 metres (over 16ft) in length, this remarkable and luxurious automobile is so easy and pleasant to drive that it remains to this day an incredible car.

The car that we present to you in these pages was first registered on October 31, 1968. It is one of the 1,390 convertibles produced with the 2.8-litre 6-cylinder engine. It was originally equipped with left-hand drive and a 4-speed manual transmission, as indicated by its chassis number 111025-10-001616. About twenty years ago, this copy was bought by a father and his son, both garage owners in the Cher region. Specialists in the Alpine A110 and R5 Turbo, this does not prevent them from driving with their imposing Mercedes convertible once the garage doors are closed. Overworked, the two accomplices finally decided to part

with their Mercedes, reluctantly. It is one of our customers who then acquires it when he stops in this garage by chance. For the past 6 months, this 280 SE convertible has been entrusted to the Mercedes GAM91 specialist in Morangis for a major restoration. Thus the vehicle was completely dismantled to receive a new paint in its original Blaumetallic colour. The result is superb as the paint has been perfectly applied to the bodywork. The sashes are well aligned, and the original chromes have been taken back. The upholstery has also been restored while the original carpets have been cleaned. The dashboard components have been kept and are in good condition, as is the soft top, which was apparently replaced a few years ago by the former owner. In total, its current owner will have invested nearly €30,000 in the restoration of this car. Mechanically, the revised engine starts normally and runs smoothly, although it shows small misfires around 4,000 rpm when we accelerate at full load. At the wheel, we appreciate to drive this imposing cabriolet, which is just waiting to be driven again by its new owner.





Un air de l'Île de Beauté

Lot 194 à 197

AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



Il est des personnalités marquantes qu'il nous est donné de rencontrer dans l'exercice de notre fabuleux métier. Dans les années cinquante, celui que l'on appelait Pierrot lorsqu'il débute dans les cabarets parisiens est devenu « quelqu'un » comme on dit. Au fil des voyages, des expériences et des rencontres, Pierre Brignole trace sa route jusqu'à ce qu'il se sépare de son journal de petites annonces dans les années 80. S'offre désormais à lui le loisir de vivre pleinement ses passions pour la musique... et l'automobile. À écouter Brignole comme il se présente naturellement aux autochtones, les deux semblent indissociables pour lui. Quoi de plus normal nous direz-vous, pour celui qui écrit et compose ses albums dans son studio personnel, installé juste au-dessus du garage abritant quelques-unes des plus belles pièces produites ces 50 dernières années. Le mélomane corse est un homme de parole et de valeurs. S'il n'a bien qu'une parole, ses valeurs humaines sont nombreuses. Le partage ne serait-elle pas l'une des plus révélatrices ? Très certainement...

We are fortunate to meet some remarkable people as we practise our marvellous profession. During the 1950s, the man then known as 'Pierrot', as he started off in the cabarets of Paris, became, as they say, 'somebody'. In the course of his travels, experiences and encounters, Pierre Brignole made his way until he could give up his classified ads paper in the 1980s. From then on, he had the chance to live his passions to the full, for music... and for cars. To listen to Brignole as he introduces himself to local people, the two appear inseparable to him. What could be more natural, you might say, for someone who writes and composes his albums in his personal studio, set up just above the garage which houses some of the most beautiful cars built over the past 50 years? The Corsican music-lover is a man true to his word and to his values. He may possess only one voice, but he has many human values. Wouldn't sharing be one of the most revealing? Undoubtedly...



AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1973

CITROËN DS 23 PALLAS

25 000 / 35 000 €

Désirable version à boîte hydraulique
Seulement 3 propriétaires depuis l'origine
Nombreux frais d'entretien ces 5 dernières années

Carte grise française de collection
Châssis N°00FE6973

*Desirable version with hydraulic gearbox
Only 3 owners from new
Numerous service bills over last 5 years*

*French registration papers (as a historic vehicle)
Chassis number: 00FE6973*

Comme le dit Roland Barthes, « à son apparition, la DS 19 a fonctionné comme un objet magique, luisant, sans jointure, avec beaucoup de vitres, sorte d'objet tombé du ciel ». Et le regard que l'on porte aujourd'hui à la Citroën est toujours le même. De nos jours, la DS est encore un OVNI, et bien peu d'automobiles renvoient une image aussi forte. Ultime évolution de la mythique DS, la DS 23 sort des chaînes en septembre 1972. Le moteur

développe 130ch dans sa version à injection électronique. Il y a déjà des rumeurs de succession au sein de la famille Citroën et la DS vieillissante a besoin de nouveauté. La DS 23 vient donc remplacer la 21 qui sera alors renommée « D Super 5 » et se verra équipée de la boîte mécanique. Le moteur 2.3l, pour l'année modèle 1973 est disponible en version carburateur ou injection, et peut être accouplé à trois versions de boîtes de vitesses : mécanique,

hydraulique ou automatique. Ce moteur fait une remarquable carrière et apporte à la DS encore plus de souplesse et de couple, lui permettant d'atteindre presque 190 km/h en vitesse de pointe. Le pilote essayeur André Costa de l'Auto-Journal appréciera alors un caractère nouveau : « Avec ses 130ch et sa courbe de puissance dodue, la 23 est devenue, si son pilote le désire, une battante qui malgré son poids, se faufile bien sur les petites routes tout en avalant

l'autoroute avec gloutonnerie... »

La DS 23 Pallas que nous vous proposons ici est une version carburateur à boîte de vitesses hydraulique, immatriculée pour la première fois le 17 avril 1973 dans les Alpes Maritimes. Son premier propriétaire la conservera 7 ans avant de la céder à M. Marquer, résident parisien, en 1980. Celui-ci la conservera pendant 33 ans avant qu'elle ne rejoigne la collection de Pierre Brignole en 2013. Celle qu'il qualifie alors comme son « petit rêve d'enfant » devient

donc réalité. Complète et en bon état de fonctionnement, cette DS 23 a semble-t-il toujours bien été entretenue. A l'exception de quelques petits défauts de carrosserie sur l'aile arrière gauche, la voiture présente bien dans sa teinte d'origine AC 085 Beige Tholonet. L'intérieur présente une jolie patine avec pour seul détail moderne mais néanmoins amusant, la présence de la Rolls des autoradios Clarion avec chargeur 6CD, que Pierre Brignole en fin mélomane fera installer. Au volant de notre

exemplaire, le comportement de la voiture est conforme à nos attentes : la boîte de vitesses est douce et l'ensemble du système hydraulique fonctionne bien. De nombreux travaux ont été entrepris depuis 2014, tels que le changement des sphères de suspension, l'installation d'une ligne d'échappement en inox, le changement de la pompe hydraulique, des courroies ou encore de l'ensemble des durites intervenus début 2019.



As Roland Barthes put it, "When it appeared, the DS 19 acted like a magical object, seamless and shining, with lots of windows, like something that had fallen from the sky." And today, we still look at the Citroën in the same way.

Nowadays, the DS remains a UFO, and few cars project so strong an image. The final version of the legendary DS, the DS 23 first came off the production lines in September 1972. In the version with electronic fuel injection, the engine developed

130 bhp. There were already rumours of a new model to come from Citroën and the ageing DS needed something new. The DS 23 therefore replaced the 21, which was renamed the 'D Super 5' and was fitted with a manual gearbox. For the 1973 model

year, the 2.3-litre engine was available in carburettor or fuel injection form and could be mated to three different gearboxes: manual, hydraulic or automatic. The engine enjoyed a remarkable career and gave the DS even more torque and flexibility, allowing it to reach a top speed of nearly 190 kph (118 mph). The road tester for L'Auto-Journal André Costa appreciated its new personality: "With its 130 bhp and generous torque curve, the 23 has become, if its driver so wishes, a fighter which – despite its weight – can thread its way along country backroads while greedily swallowing up the miles on the autoroute ...". The DS 23 Pallas we are presenting here is a carburettor version with a hydraulic gearbox, first registered on 17 April 1973 in the Alpes Maritimes. Its first owner kept it for 7 years before selling it to Mr Marquer from Paris in 1980. He held on to it for 33 years before it joined Pierre Brignole's collection in 2013. The car which

he described as his "childhood dream" thus became reality. Complete and in good running order, it appears that this DS 23 has always been well maintained. With the exception of some minor bodywork damage to the left rear wing, the car presents well in its original shade of Beige Tholonet (AC 085). The interior has an attractive patina, the only modern touch – an amusing detail nonetheless – being the presence of the Rolls-Royce of car radios, a Clarion head unit with a 6 CD changer, which the music-loving Brignole had installed. Behind the wheel, the car's handling met our expectations: the gearbox is smooth and the entire hydraulic system works well. Several jobs have been carried out since 2014, such as the replacement of the suspension spheres, the fitment of a stainless-steel exhaust system and the replacement of the belts and the hydraulic pump, as well as all the hoses at the start of 2019.





AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1971

CITROËN SM

35 000 / 45 000 €

Seulement 4 propriétaires
Exemplaire très bien documenté
Entretien suivi

Carte grise française de collection
Chassis N°00SB2787

*Only four owners
Extensive documentation
Regularly maintained*

*French registration papers (as a historic vehicle)
Chassis number: 00SB2787*

La Citroën SM représente à elle seule le rêve d'une époque où l'élégance automobile rimait avec performances élevées. N'oublions pas qu'au début des années 70, les limitations de vitesse n'existent pas sur le réseau routier Français. La SM est née à une époque où la vitesse était un argument de vente et l'essence bon marché. Dévoilée au Salon de Genève 1970, cette Super Car à la française est

une réussite dont la ligne très avant-gardiste est signée Robert Opron. Véritable vitrine technologique de ce que Citroën sait faire de mieux à l'époque, on retrouve la révolutionnaire direction DIRAVI, les freins assistés, la suspension hydropneumatique, les phares pivotants avec les roues, etc. Sous le capot, nous retrouvons le mélodieux V6 Maserati de 2 670 cm³ à double arbres à cames. Sur cinq années de production, seule-

ment 12 920 exemplaires seront vendus. On le sait, la SM coutera très cher à la Marque aux Chevrons et ne se vendra pas très facilement, victime d'un prix de vente élevé et d'un entretien exigeant. Peu convoitée il y a encore quelques années, la SM est aujourd'hui une valeur montante du marché. L'exemplaire que nous présentons dans ces pages est l'une des dernières voitures achetées par Pierre Brignole pour

AGUTTES

sa collection. Cette SM fut immatriculée pour la première fois le 22 avril 1971 lorsqu'elle est vendue par la concession Citroën de Libourne, en témoigne la présence de son guide d'entretien original. L'acquéreur prendra soin de faire entretenir son auto dans le réseau officiel jusqu'à ce qu'elle change de mains en 1982 auprès d'un commerçant de Pessac. Toujours régulièrement entretenue, notre SM quitte définitivement la région bordelaise en 2003 pour gagner

les bords de la Méditerranée près de Narbonne. Son troisième propriétaire entreprendra des frais de restauration mécanique importants entre 2004 et 2011 puis s'en sépare en 2018 au profit de Pierre Brignole. Bien documentée au fil des années, et toujours accompagnée de son certificat barré rouge original, cette SM a bénéficié d'un entretien régulier. Depuis son arrivée en Corse en 2018, les plaquettes de freins ont été remplacées, tout comme les durites de

refroidissement, les 4 pneus, l'ensemble des moquettes ou encore la sphère d'accumulateur de frein. La remise en état complète du faisceau a également été effectuée en avril dernier. Cet exemplaire de SM est en bon état de fonctionnement et mérite de rejoindre le garage d'un nouveau passionné.



The Citroën SM embodies the dream of a bygone age when automotive elegance and high performance went hand in hand. It should not be forgotten that at the beginning of the 1970s there

were no speed limits on French roads. The SM came into being at a time when speed was a selling point and petrol was cheap. Unveiled at the Geneva Motor Show in 1970, this French 'supercar' was a success,

with its futuristic styling by Robert Opron. A true technological showcase for all that Citroën did best at the time, it featured the marque's revolutionary 'DIRAVI' steering, power-assisted brakes, hydropneumatic

suspension, headlamps which turned with the wheels and more. Under its bonnet was the tuneful Maserati V6, with a capacity of 2670 cc and twin overhead camshafts. During its five years in production, only 12,920 cars were sold. It is well known that the SM cost Citroën a great deal and was hard to sell, the victim of its high list price and demanding maintenance requirements. Little in demand even a few years ago, the SM is now a rising star in the market.

The model we are presenting here is one of the last cars to be purchased by Pierre Brignole for his collection. This SM was first registered on 22 April 1971, when it was sold by the Citroën dealership in Libourne, as its original service booklet confirms. Its owner took care to have the car maintained in the official dealer network until it changed hands in 1982 through a dealer in Pessac.

Always regularly maintained, the SM left the Bordeaux region in 2003 for the Mediterranean coast near Narbonne. Its third owner carried out mechanical restoration work at significant expense from 2004 to 2011, before selling the car to Pierre Brignole in 2018. With good documentation throughout its history, including its original certificate of conformity with the traditional red diagonal line, this SM has been regularly maintained. Since its arrival in Corsica in 2018, the brake pads have been replaced, as have the radiator hoses, all four tyres, all the carpets and the accumulator sphere for the brakes. The wiring loom was also completely refurbished last April. This SM is now in good running order and deserves to find a new home with another enthusiast.





AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1968

DINO COUPÉ 2.0L

50 000 / 70 000 €

GT élégante et racée, vraie petite Ferrari
Seulement 384 exemplaires livrés neufs en France
Deuxième main

Carte grise française
Châssis n°135AC0002575

*Elegant, stylish GT – a real baby Ferrari
Only 384 cars delivered new in France
Two previous owners*

*French registration papers
Chassis number: 135AC0002575*

Lancé en 1967, le coupé Fiat Dino se veut être une authentique voiture de grand tourisme, faite pour circuler à quatre, à grande vitesse, dans d'excellentes conditions de confort et de sécurité. Commandé par Bertone, les stylistes légendaires Giugiaro et Gandini se sont penchés sur son dessin qui fut salué par la critique lors de sa présentation au Salon de Genève. Moderne avec une boîte de vitesses à 5 rapports,

un différentiel à glissement limité et des freins à disque aux quatre roues, Giovanni Agnelli, le magnat de l'industrie, était parmi les riches propriétaires à apprécier le modèle. La Dino est alors équipée d'un V6 2.0l ou 2.4l entièrement en aluminium dérivé du moteur Dino 196 de course élaboré par Ferrari. Ce coupé plus élégant que sportif présentait des dimensions et une habitabilité suffisantes pour accueillir confortablement 4 adultes

à son bord. Son comportement plus souple et sécurisant que le Spider en fait une GT polyvalente et agréable à prendre en mains.

Arrivée en novembre 1985 dans la collection de Pierre Brignole, cette Fiat Dino Coupé 2.0l a été livrée neuve par l'importateur officiel de la marque pour la France, en juillet 1968. Il s'agit donc de l'un des 384 exemplaires coupé 2.0l

AGUTTES

qui furent immatriculés sur le marché français. Elle porte sa première immatriculation 1259 RH 06 jusqu'au milieu des années 80 lorsqu'elle rejoindra l'Ile de Beauté. Avant Pierre Brignole, cette auto n'a donc connu qu'un seul autre propriétaire, comme le prouvent la copie du premier certificat d'immatriculation ou encore les documents de cession d'époque. Comme pour l'ensemble de sa collection, Pierre Brignole fait régulièrement entretenir sa Fiat Dino avec

l'aide de son mécanicien en chef. Les entretiens et interventions mécaniques sont presque tous effectués dans le garage du collectionneur, intégralement équipé pour les petites réparations comme pour les plus importantes. Dans sa très élégante teinte Blu Medio d'origine, notre exemplaire présente très bien, tout comme son habitacle et sa sellerie en cuir noir. Dans le coffre, la roue de secours ainsi que la trousse à outils sont bien présentes. Le compteur

affiche 86 870 km ce qui semble être son kilométrage d'origine. L'ensemble de la mécanique fonctionne correctement et la mélodie du V6 Dino est toujours aussi fantastique à entendre. Sur les 384 exemplaires livrés en France, il s'agit probablement à l'heure actuelle de l'une des très rares à n'avoir connu que deux propriétaires depuis l'origine.



Introduced in 1967, the Fiat Dino coupé was intended to be a genuine GT, with space for four passengers to travel at high speed in great safety and comfort. Commissioned by Bertone, the legendary

designers Giugiaro and Gandini turned their hand to its styling, which was acclaimed by critics when it was presented at the Geneva Motor Show. With its modern design featuring a five-speed gearbox, limited-slip diffe-

rential and all-round disc brakes, Giovanni Agnelli, the industrial tycoon, was among the rich owners to appreciate the model. The Dino was equipped with an all-aluminium 2-litre or 2.4-litre V6, derived from the

Dino 196 racing engine which had been developed by Ferrari. More elegant than sporting, the coupé was sufficiently large and roomy to accommodate four adults comfortably. Its safer and more compliant handling than the Spider made it a versatile GT which was pleasant to drive.

This 2-litre Fiat Dino Coupé joined Pierre Brignole's collection in November 1985. It had been delivered new by Fiat's French importer in July 1968, making it one of the 384 2-litre coupés registered in France. It retained its original registration number 1259 RH 06 until the mid-1980s, when it went to Corsica. Before Brignole therefore, it had only one other owner, as the copy of the original registration certificate and the sale documents from the time confirm. As with all the cars in his collection, Brignole

had his Fiat Dino regularly serviced with the help of his chief mechanic. Nearly all the services and maintenance work were carried out in the collector's own garage, which was fully equipped for smaller repairs and bigger jobs alike. In its very elegant and original 'Blu Medio' finish, the car presents very well, as does its interior with its black leather upholstery. The spare wheel and toolkit are present in the boot. The odometer is showing 86,870 km (53,979 miles), which would appear to be the original mileage. All the mechanical components operate as they should and the music of the Dino's V6 remains as fabulous as ever to listen to. Of the 384 cars delivered new in France, at present this is probably one of the very few with only two owners since new.





AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1973

FERRARI DINO 246 GT SÉRIE E

Depuis 30 ans dans la collection
Un des très rares exemplaires
destinés au marché belge
Seulement 15 000 km parcourus
depuis sa restauration

*In Pierre Brignole's collection for 30 years
One of the very few cars assigned
to the Belgian market
Has covered only 15,000 km (9500 miles)
since its restoration*

250 000 / 360 000 €

Carte grise française
Châssis n° 06918

*Chassis number: 06918
French registration papers*

Créée en 1964, la marque Dino sera incarnée par les modèles 206 et 246 GT qui s'inscrivent comme des automobiles à part dans la chronologie Ferrari. En choisissant ce nom, Enzo Ferrari rendait ainsi hommage à son fils unique Alfredino, disparu en 1956. Conçues spécifiquement pour accueillir le moteur V6 éponyme imaginé par son fils, les 206 et 246 étaient destinées à concurrencer les meilleures sportives européennes de

l'époque. Plus attractives question prix, ces modèles vont séduire une nouvelle clientèle. Malgré son appellation GT, la Dino reste très proche dans sa conception et sa conduite d'une authentique voiture de course des années 60-70. Son moteur en position centrale arrière est pour beaucoup dans son succès et valide le concept issu de la compétition qui consiste à placer le moteur juste derrière le pilote. Son V6 2.4 litres doté de quatre arbres à cames en

tête et développant 195ch, directement issu des Ferrari de compétition, se montre puissant et souple à l'usage. Avec des performances redoutables, la Dino 246 faisait mieux que répondre à la Porsche 911 S en lui opposant un châssis bien plus moderne. Trois séries de Dino se succéderont avec quelques évolutions respectivement baptisées série L, M et E, cette dernière apparaissant en 1971. La production de la 246 GT s'arrête en



1974, avec un total de seulement 2 487 exemplaires.

L'exemplaire que nous vous présentons est frappé du numéro de châssis 06918, produit en 1973 et faisant partie de la petite centaine d'exemplaires destinés au marché belge. Ce Dino 246 GT fut immatriculé pour la première fois le 16 mai 1974. Il rejoindra la collection de Pierre Brignole il y a quasiment 30 ans jours pour jours, lorsqu'il en fait l'acquisition le 23 octobre 1989 auprès d'un collectionneur lyonnais bien connu qui lui vendit quelques mois auparavant sa Ferrari 365 GTB/4 Daytona. Les différents certificats d'immatriculation que nous avons à disposition dans le dossier permettent de recenser le châssis 06918 dans le département du nord en 1987, ce qui paraît tout à fait cohérent compte tenu de ses origines belges. Ce Dino est alors la propriété d'un industriel réputé membre du club Ferrari. C'est en 1988 que notre exemplaire obtient son immatriculation 246 SR 74 qu'elle porte

toujours gravée sur l'ensemble des vitres. Elle intègre alors la collection de François Lacarelle, grand amateur de Ferrari, qui effectuera une restauration complète de la voiture dans les ateliers d'Alain Bourdat pour la mécanique, alors que la sellerie et les moquettes furent manufacturées par les établissements Luquet à Lyon. Il avait alors choisi de peindre sa Dino en jaune comme sa Ferrari 275 GTB, allant jusqu'à choisir le même cuir de la sellerie et les mêmes moquettes. Le moteur est déposé et intégralement révisé : pistons, segments, soupapes, etc... François Lacarelle ne profitera que peu de temps de sa Dino puisque Pierre Brignole – qui s'était par ailleurs porté acquéreur quelques mois auparavant de sa Ferrari Daytona citée plus haut dans ce paragraphe – la rachète le 23 octobre 1989. Elle rejoint alors la collection du mélomane corse, bien entourée par ses grandes sœurs, Daytona, 512 BB et Testarossa. Pour l'anecdote, désireux d'obtenir l'immatriculation 246 GT pour sa Dino, il devra attendre l'année 2000 pour

que la Préfecture de Corse la lui délivre. Comme avec l'ensemble de ses autos, Pierre Brignole suit avec attention la fréquence des entretiens avec l'aide de Dominique, son mécanicien en chef. En 1995, il expédie la Dino chez le concessionnaire Ferrari Auto Sport Maranello à Florence pour un check-up complet et poursuivra avec soin les entretiens réguliers, en attestent les nombreuses factures du dossier jusqu'en 2018. Depuis la réfection totale de la mécanique il y a 21 ans, cet exemplaire n'a parcouru que 15 350 kilomètres. Il se trouve aujourd'hui en bon état de présentation et notre essai sur route ouverte nous a donné entière satisfaction. Les rotules de suspension devront être changées et un petit réglage de la carburation nous est apparu nécessaire. Les rapports de boîte s'enchaînent aisément et le freinage est mordant. Très attaché sentimentalement à sa Dino, Pierre Brignole se sépare de l'une de ses pièces favorites, il ne tient qu'à vous de devenir l'heureux propriétaire de ce morceau choisi.



Created in 1964, the Dino marque would be represented by the 206 and 246 GT, which stand as models in their own right in Ferrari's history. In choosing the name 'Dino', Enzo Ferrari paid tribute to his only son Alfredino, who had died in 1956. Specifically designed to receive the V6 engine with the same name which his son had conceived, the 206 and 246 were intended to compete with the top European sports cars of their time. More attractively priced, these models would win over new customers. Despite its GT badging, the Dino remained very similar in its design and road behaviour to genuine racing cars from the 1960s and '70s. Its mid-rear-mounted engine contributed greatly to its success and proved the concept – derived from



AGUTTES



competition – of locating the engine immediately behind the driver. Its 2.4-litre V6 with four overhead camshafts produced 195 bhp; directly developed from Ferrari's competition engines, it proved powerful and flexible in use. With its formidable performance, the Dino 246 was more than just a response to the Porsche 911 S, riposting with a much more modern chassis. Three series of Dino followed each other with a number of changes and were known respectively as the L, M and E Series, the last of them appearing in 1971. Production of the 246 GT came to an end in 1974, with a total of only 2487 cars built.

The model we are presenting is stamped with the chassis number 06918: built in 1973, it was one of just a hundred or so cars assigned to the Belgian market. This Dino 246 GT was first registered on 16 May 1974. It joined Pierre Brignole's collection 30 years ago, almost to the day, when he bought it on 23 October 1989 from a well-known collector in Lyon who had sold him his Ferrari 365 GTB/4 Daytona a few months earlier. The various registration documents in our possession enable us to locate chassis number 06918 in the Nord department in northern France in 1987, which seems entirely logical given the car's Belgian origins. The Dino then belonged

to a renowned industrialist and member of the Ferrari Club. In 1988, the car was registered 246 SR 74, the number which is still engraved on all its windows. At this point, it joined the collection of François Lacarelle, a great lover of Ferraris, who had a complete mechanical restoration of the car carried out in Alain Bourdat's workshop, while the upholstery and carpets were made up by the trimmer Luquet in Lyon. Lacarelle chose to have his Dino painted in the same shade of yellow as his Ferrari 275 GTB, going so far as to select the same upholstery and carpets. The engine was removed and completely overhauled, with work on the pistons, rings, valves and so



on. Lacarelle only got to enjoy his Dino for a short while, as Pierre Brignole – who had already bought his Ferrari Daytona a few months earlier, as mentioned above – purchased it on 23 October 1989. It then joined the collection of the Corsican music-lover, alongside its bigger sisters, the Daytona, 512 BB and Testarossa. As a sidenote, Brignole wanted to get the registration 246 GT for his Dino but had to wait until 2000 for the authorities in Corsica to issue it to him. As with all his cars, Brignole kept carefully to the service schedule, with the help of Dominique, his chief mechanic. In 1995, he dispatched the Dino to the dealership in Florence, Ferrari Auto Sport Maranello, for

a complete check-up; he then continued to have it regularly serviced, as the numerous bills on file until 2018 confirm. Since its complete mechanical overhaul 21 years ago, the model we are presenting has covered only 15,350 km (9538 miles). Today, it is in good condition and our test drive on the open road proved entirely satisfactory. The ball joints for the suspension should be changed, and we felt that a tune-up of the carburettors was required. The gears change easily and the brakes are powerful. Brignole is very attached to his Dino and is relinquishing one of his favourite models; it remains only for you to become the proud owner of this gem of a car!



AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1987

PEUGEOT 205 GTI 1.9

MOINS DE 6 800 KM D'ORIGINE

28 000 / 40 000 €

Version la plus désirable
Etat de conservation exceptionnel
Historique limpide

Carte grise française
Châssis n° VF3741C8607718365

*Most desirable version
Impeccable condition
Documented history*

*French registration title
Chassis N°: VF3741C8607718365*

AGUTTES

Quel événement la sortie de la 205 GTI ! Enfin une sportive française qui fait concurrence aux allemandes. La presse salue sa performance et la petite Sochaliennne est sacrée Sportive de l'année par le magazine Echappement en 1984. Enfin une voiture « chic et sport » qui deviendra un symbole de toute une génération. Pour concurrencer la Volkswagen Golf GTI, véritable instigatrice de la lignée des GTI, Peugeot dévoile la

205 GTI 1.6 au Salon de Genève 1984. L'année suivante, le sacre de la Peugeot 205 Turbo 16 en championnat du monde des rallyes assied définitivement l'image de la 205 GTI. Homogène, performante et vendue à un prix abordable, elle fait l'unanimité auprès des journalistes et des passionnés.

La 205 GTI 1.9 que nous vous présentons a été vendue neuve par la concession

A.G.A à Orléans le 26 février 1987. Sa propriétaire Mme Biron alors âgée de 60 ans reçoit l'immatriculation 6808 SV 45. A son décès en 2009 c'est un cousin éloigné qui hérite de la voiture. Ne l'utilisant pas, il décide de la vendre en 2011, moment auquel son actuel propriétaire en fait l'acquisition. Son compteur n'affichait alors que 5 831 km, mais la voiture n'ayant pas roulé les années précédentes, une révision générale fut effectuée par un

professionnel avant la remise en route de la mécanique. Depuis, la voiture est entretenue méticuleusement, une révision complète comprenant changement de la courroie de distribution, vidange de tous les fluides et remplacement de l'échappement a été effectuée au mois de mai dernier, le compteur n'affichant toujours que 6 719 km.

Accompagnée de son carnet d'entretien, de ses notices d'utilisation, du double des clés, ainsi que de sa facture d'achat, cette

auto se trouve aujourd'hui dans un état de conservation exceptionnel. La carrosserie a été entièrement lustrée par un professionnel afin de redonner à sa peinture gris graphite MOTW son éclat d'origine. L'intérieur est superbe, les moquettes rouges sont éclatantes, la sellerie semi cuir se présente dans un état neuf, tout comme le tableau de bord qui ne montre aucun défaut.

A l'essai c'est véritablement une voiture neuve que nous avons entre les mains :

aucun bruit parasite ne vient perturber la conduite de l'auto, le XU9JA prend parfaitement ses tours et nous envoute à chaque accélération. Preuve de cet excellent état, le contrôle technique est en cours de validité et ne présente aucun défaut. En cumulant un kilométrage extrêmement bas, un état de conservation exceptionnel et le fait d'être l'une des plus anciennes 1.9, cette 205 mérite l'attention des collectionneurs de GTI les plus exigeants.



The launch of the Peugeot 205 GTI created a real sensation. Here at long last was a sporty French car capable of rivaling the benchmark German models. The press praised the new hot-hatch and

the 205 GTI was elected Best Sporting Car of 1984 by *Echappement* magazine. At last a "chic and sport" model which would become an emblem for a whole generation. To rival the Volkswagen Golf GTI, which

had created the new GTI category in 1975, Peugeot unveiled the 205 GTI 1.6 at the 1984 Geneva Motor Show. The following year, the victory of the Peugeot 205 Turbo 16 in the World Rally Championship gave

the 205 GTI an undisputed status. A well balanced package, with good performance and a keen price, the car was unanimously liked by both journalists and the public.

The 205 GTI 1.9 that we present to you was sold new by the A.G.A dealership in Orleans on February 26, 1987. Its owner, Mrs. Biron, then 60 years old, registered it as 6808 SV 45. When she died in 2009, a distant cousin inherited the car. Not using it, he decided to sell it in 2011, at which time his current owner acquired it. At the time, the odometer show only 5,831 km long, as the car had not been driven in previous years, so a general overhaul was carried out by a specialist before the mechanics were restarted. Since then, the car has been meticulously maintained, a complete overhaul including changing the timing belt, draining all fluids and replacing the exhaust system was carried out last May,

with the odometer only showing 6,719 km. Accompanied by its maintenance booklet, operating instructions, duplicate keys and purchase invoice, this car is now in an exceptional state of preservation. The bodywork has been completely polished by a professional to restore its graphite grey paint to its original shine. The interior is superb, the red carpets are bright, the semi leather upholstery is in new condition, as the dashboard, which shows no defects. During the test, we really had a new car in our hands: no parasitic noise disrupts the car's driving, the XU9JA takes its turns perfectly and bewitches us with every acceleration. Proof of this excellent condition, the technical inspection is valid and has no defects. By combining extremely low mileage, exceptional condition and being one of the oldest 1.9, this 205 deserves the attention of the most demanding GTI collectors.





AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1988

LANCIA DELTA HF INTEGRALE

23 000 / 33 000 €

Préparation complète
Performances élevées
Estimation attractive

Carte grise française
Châssis n° ZLA831AB000417357

*Complete overhaul
High performances
Attractive estimate*

*french registration papers
chassis n° ZLA831AB000417357*

Apparue en 1979, la Lancia Delta est une berline compacte dont la ligne est signée Giorgetto Giugiaro. Son succès est immédiat et la presse lui décerne le Trophée européen de la voiture de l'année en 1980. A la version de base succéderont la GT, puis la HF Turbo, la S4 (destinée à l'homologation rallye Groupe B), la HF 4WD, la HF Intégrale et enfin la HF Integrale 16v. En 1991 le constructeur italien présente

l'Evoluzione 1. La Lancia Delta dans ses différentes versions règnera sur le championnat du monde des rallyes qu'elle remporte à 6 reprises de 1987 à 1992. Enfin en 1993 apparaît l'Evoluzione 2 qui voit la puissance du 4 cylindres en ligne turbo Lampredi désormais poussée à 215 chevaux.

L'exemplaire que nous présentons est une Delta HF Integrale 8 soupapes

mise en circulation le 21 janvier 1988. Souhaitant disposer d'une voiture pour participer à des rallyes historiques avec sa fille, son propriétaire en fait l'acquisition fin 2016. Son choix se porte sur cette auto qui disposait d'un moteur neuf et d'une mise en configuration rallye avec un arceau 6 point, des sièges baquets, des harnais etc... Pour gagner en souplesse et en fiabilité, il décide de faire préparer le moteur

AGUTTES

par le spécialiste Storic Italia. Ainsi la culasse sera démontée pour recevoir de nouveaux arbres à cames et des ressorts plus adaptés. Le turbo quant à lui reçoit une turbine en alliage forgé et une nouvelle butée interne permettant de mieux résister aux conditions d'utilisation en rallye. La puissance du moteur passe alors à environ 210 ch. La voiture reçoit également des jantes

speedline replica chaussées de Michelin Total Performance, un E-trip pour les épreuves de régularité et une livrée complète aux couleurs Alitalia qui lui confère un look fantastique. La prise en main de la voiture est simple, sa tenue de route est excellente et les performances sont au rendez-vous. La dépressurisation du turbo après chaque changement de rapport vous plonge dans une atmos-

phère des plus sportives. En prendre le volant a été une expérience fabuleuse, c'est un véritable coup de cœur. Avec une estimation aussi attractive, il serait ridicule de ne pas tenter sa chance.



With its numerous successes at Le Mans the Jaguar marque was riding the crest of a wave at the end of the 1950s. In 1959 it replaced its first compact saloon, the 2.4/3.4, retros-

pectively known as the MkI, with the comprehensively revised MkII. Available as a 2.4-litre, a 3.4-litre and a 3.8-litre, it could legitimately claim to be the fastest four-door in the world – and at the wheel of a

3.8-litre Bernard Consten won the Tour de France Automobile three times, between 1960 and 1963.

The MkII is a true four-seat grand tourer, with an aristocratic twin-cam engine, ele-

gant styling, and a typically British charm. The interior, trimmed in leather and walnut veneer, is comfortable and luxurious and the car handles with poise despite its relative heaviness, thanks to a well-conceived chassis. As a result of its numerous qualities, it has become the most sought-after four-door saloon in the world of classic cars. The model presented here is a French-market MkII with the 3.4-litre engine and the four-speed manual gearbox with overdrive. Bought at auction in Paris in 2006 by its current owner, it had been fully restored. Since then it has always been scupulously maintained, as a large file of bills confirms. Elegantly finished in gunmetal grey, the panel gaps are correct and the chrome in good condition. The interior is still in its original and magnificently patinated red Connolly leather, the carpets are new,

and the woodwork was restored in 2005. Additionally the headlining was replaced last year. An appreciable bonus is that the car is fitted with a Webasto sunroof – and after our test of the car we can report that wind noise is well suppressed and that there is no infiltration of water. Steering well, with no play, and with the suspension in perfect order (the front tyres and all four dampers are new), the Jaguar is smooth and agreeable to drive. The Moss gearbox is precise, the overdrive operates crisply, and the torque-rich engine is happy to be given its head, if you want to hang onto the revs. Rounding out the picture, the clutch has recently been replaced, as have the brake pads. Beautiful, fast and carefully maintained, this is an opportunity not to be missed. *Elit, totas dis nimoditis etus ea*





AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1989

LANCIA DELTA HF INTEGRALE 16 V

22 000 / 32 000 €

Voiture mythique
Performances de voiture de rallye
Estimation attractive

Carte grise française
Châssis n° ZLA831AB000498257

*Legendary car
Rally car performances
Attractive estimate*

*French registration papers
Chassis number: ZLA831AB000498257*

Apparue en 1979, la Lancia Delta est une berline compacte dont la ligne est signée Giorgetto Giugiaro. Son succès est immédiat et la presse lui décerne le Trophée européen de la voiture de l'année en 1980. A la version de base succéderont la GT, puis la HF Turbo, la S4 (destinée à l'homologation rallye Groupe B), la HF 4WD (première Lancia Integrale à gagner le championnat du monde en 1987), la

HF Intégrale (qui remportera à son tour le titre mondial en 1988) et enfin, en 1989, la HF Integrale 16v. Son moteur est toujours le 4-cylindres en ligne Turbo en position transversale avant de 1995 cm3 apparu sur la HF 4WD. Désormais pourvu de 4 soupapes par cylindre et d'un nouveau turbo Garrett T3, il développe 200 chevaux à 5 500 tr/mn. La Lancia Delta HF Integrale 16v sera produite à 12 860 exemplaires de 1989 à

1991 et décrochera le titre mondial trois années d'affilée (1989, 90 et 91) dans sa version rallye.

Notre exemplaire a été mis en circulation le 9 septembre 1989, livré neuf dans les Alpes-Maritimes, comme le gravage de ses vitres le laisse à penser. De couleur Rosso Monza, notre Delta se présente dans un bon état général et sa caisse apparaît plutôt saine. Son

dossier de factures témoigne ces dernières années d'un entretien régulier. L'embrayage a été remplacé en 2018 et une ligne d'échappement en inox installée en 2015. Le spécialiste Storic Italia est intervenu en 2014 sur la voiture afin de remplacer la courroie de distribution et les demi-coussinets de bielles. L'usure des arbres à cames et

les jeux des soupapes ont également été contrôlés. Au niveau cosmétique, la voiture a reçu une peinture complète en 2013 et l'alcantara des sièges avant a été remplacé. Créditée aujourd'hui de seulement 114 000 km, cette Lancia Delta constitue une belle opportunité pour tous les nostalgiques de la grande époque du constructeur italien.



Introduced in 1979, the Lancia Delta was a compact saloon designed by Giorgetto Giugiaro. It met with immediate success and was elected European Car of the Year by the press

in 1980. The standard version was followed by the GT, then the HF Turbo, the S4 (intended for homologation as a Group B rally car), the HF 4WD (the first Lancia Integrale to win the World

Rally Championship in 1987), the HF Integrale (which in turn claimed the world title in 1988) and finally, in 1989, the HF Integrale 16v. In 1991, the Italian manufacturer presented the first evolution of

its Delta HF Integrale, which would win an eleventh World Rally Championship title the following year. The ultimate development of the Lancia Delta Integrale, the Evoluzione 2, appeared in 1993; the power produced by its 4-cylinder in-line Lampredi engine increased to 215 bhp, with maximum torque of 236 lb. ft delivered at just 2500 rpm.

That car was first putting into service on September 9, 1989, delivered new in the Alpes-Maritimes, as the engraving of its windows suggests. With Rosso Monza colour, our Delta is in good general condition and its body looks rather healthy. In recent years, its invoice file has shown that it has been regularly maintained. The clutch was replaced in 2018 and a stainless steel exhaust

system installed in 2015. The specialist Storic Italia worked on the car in 2014 to replace the timing belt and the connecting rod bushings. Camshaft wear and valve clearances were also checked. In terms of cosmetics, the car was completely painted in 2013 and the alcantara in the front seats was replaced. Now only 114,000 km on the odometer, this Lancia Delta is a great opportunity for all those nostalgic of the Italian manufacturer's great era.



AGUTTES



AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1986

PORSCHE 911 CARRERA 3.2 CABRIOLET

55 000 / 75 000 €

Matching numbers et bien optionnée
Superbe état de présentation
et de fonctionnement
Historique limpide, carnets, factures,
double des clefs, expertises

N° Châssis : WP0ZZZ91ZGS151184
Carte grise française

*Matching numbers and well optioned
Superb state of presentation and functioning
Clear history, notebooks, invoices,
spare keys, expert report*

*Chassis No.: WP0ZZZ91ZGS151184
French registration papers*

AGUTTES

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 928 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 et tirera sa révérence au bout de 16 ans de carrière pour laisser place à la nouvelle Type 964 en 1989.

Consciencieusement entretenu par ses précédents propriétaires, le modèle que nous présentons est selon nous exempt de tout reproche ! Livré neuf en Allemagne le 19 mars 1986 de couleur noir avec un intérieur en cuir bordeaux, il reçoit en option la capote électrique enfin disponible sur ce modèle à partir du millésime 86, l'intérieur intégralement tendu de cuir, les sièges sport électriques, les jantes aluminium 16 pouces Fuchs et une batterie plus puissante. Extérieurement,

la peinture est profonde, parfaitement tendue et les différents éléments de carrosseries sont parfaitement alignés. Dans l'habitacle, les cuirs et les moquettes sont bien d'origine et en parfait état. Les cuirs ont gardé toute leur souplesse sans altération par le soleil. Le dossier qui accompagne la voiture est très complet avec le carnet d'entretien et tous les manuels d'utilisation, deux jeux de clefs d'origine, factures et les contrôles techniques remontant à 2002 et donc

certifiant le kilométrage d'un peu plus de 156 530 km. Mythe indémodable, polyvalente, fiable et performante, la 911 3.2 est une Porsche de plus de 30 ans mais résolument moderne rendant son utilisation facile au quotidien. Inutile de préciser que ce superbe cabriolet, au-delà de son état et de son historique limpide, est extrêmement bien placé en prix. A bon entendre...



La Carrera 3.2 embodies the resurrection of the 911 in the early 1980s. Competing at the time within its own house with the 928 and 944 front engine versions, and threatened to disappear,

the mythical 911 owes its retention in the brand's catalogue to the appointment in 1981 of Peter Schutz as head of Porsche AG. From the world of luxury, this American of German origin decided as soon as he

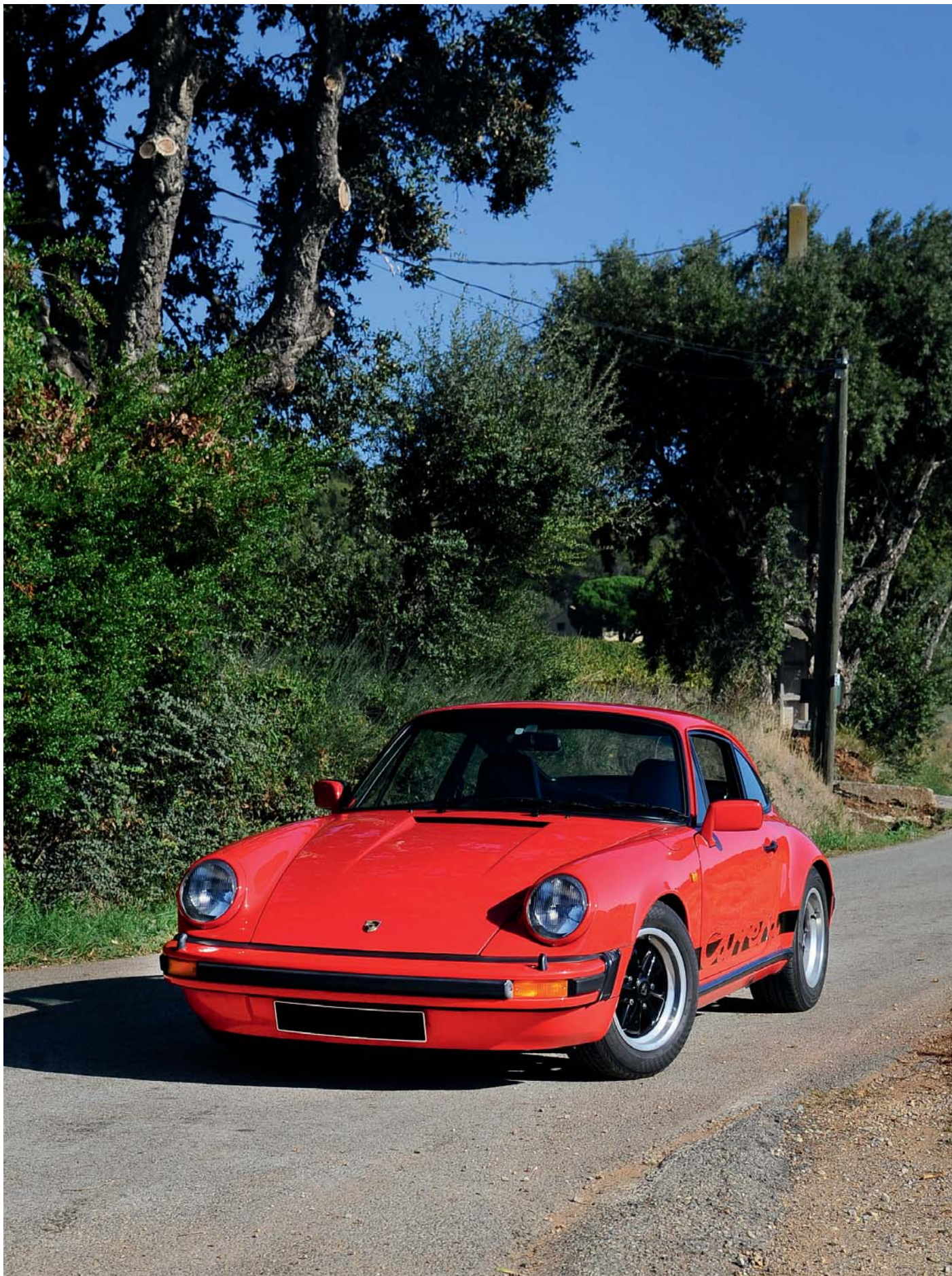
took office to restore Porsche's position as a prestigious brand. To achieve this, he trusts the 911, which has enjoyed a tremendous reputation for two decades. Thus, at the 1983 Frankfurt Motor Show, the Porsche

911 Carrera 3.2 was presented, which was designed to restore the model's coat of arms. To achieve this, it benefits from a completely reworked engine equipped with the latest technological developments, such as the new Motronic injection, which develops 231 horsepower. The Carrera logo, synonymous for Porsche with victorious episodes in competition, is once again highlighted. The formula worked so well that the 911 once again became the spearhead of the Stuttgart brand. Like its predecessors, this new version will evolve with each vintage and will leave after a 16-year career to make way for the new Type 964 in 1989.

Conscientiously maintained by its previous owners, the model we present is in our opinion beyond reproach! Delivered new in Germany on March 19, 1986 in black color with a burgundy leather interior, it receives as an option the electric soft top finally available on this model from

the 86 vintage, the fully stretched leather interior, the electric sports seats, the 16 inch Fuchs aluminum rims and a more powerful battery. Externally, the paint is deep, perfectly stretched and the various bodywork elements are perfectly aligned. In the passenger compartment, the leathers and carpets are original and in perfect condition. The leathers have kept all their suppleness without being altered by the sun. The file accompanying the car is very complete with the maintenance booklet and all the user manuals, two sets of original keys, invoices and roadworthiness tests dating back to 2002 and therefore certifying the mileage of just over 156,530 km. A timeless myth, versatile, reliable and powerful, the 911 3.2 is a Porsche that is more than 30 years old but resolutely modern, making it easy to use on a daily basis. Needless to say, this superb convertible, beyond its condition and clear history, is extremely well priced.





AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1976

PORSCHE 911 CARRERA 3.0

45 000 / 65 000 €

Seulement 2 546 exemplaires
Matching Numbers, Certificat Porsche
Restauration soignée et documentée

Carte grise française
Châssis n°9116600485
Moteur n°6660594

*Only 2,546 models
Matching Numbers, Porsche Certificate
Careful and documented restoration*

*French registration papers
Chassis n°9116600485
Engine n°6660594*

AGUTTES

Equipée d'origine d'une évolution du moteur 2.8 RSR de compétition, la Porsche Carrera 3.0 était une version éminemment désirable de par ses performances et sa qualité de fabrication qui ne cessaient de s'améliorer. Alimenté par le système K-Jetronic de Bosch, son flat 6 de 2 994 cm³ développant 200 chevaux à 6 000 tr/min et accouplé à une boîte de vitesses à 5 rapports type 915/61 se montrait plus rageur mais aussi

plus économique à l'usage. Le châssis n'était pas en reste et inaugurerait en 1976 la galvanisation en appliquant du zinc par trempage à chaud. C'est en quelque sorte le début d'une nouvelle aire pour la firme de Stuttgart qui devait faire face aux nouvelles normes de sécurité américaines. Les Carrera 3.0 ne furent produites qu'à seulement 2 546 exemplaires en coupé et sont considérés par certains comme la genèse de cette nouvelle génération de

911 qui s'acheva bien des années plus tard avec la 993.

Bien conscient de l'intérêt du modèle, son propriétaire actuel s'en porte acquéreur fin 2010 et décide de se lancer dans une restauration totale de la carrosserie. Mise à nue, les parties corrodées telles que la traverse avant et les supports de bouclier sont remplacés tout comme les deux demi planchers. Grise à l'origine, la teinte

Rouge indien conforme au nuancier de l'époque lui est préférée au moment de passer en cabine. Très bien réalisée, la peinture est parfaitement tendue et les ouvrants très bien alignés. L'habitacle est du même acabit, les cuirs sont superbes et les garnitures intérieures sont en bon état de présentation. Côté mécanique et trains roulants, les suspensions, la direction et les freins sont refaits à neuf. Le moteur est mis au point, la boîte de vitesses est refaite et le réservoir d'essence remplacé. Cer-

taines améliorations sont apportées sans pour autant dénaturer l'ensemble comme l'ajout d'un radiateur d'huile, de tendeurs de chaîne hydrauliques, de biellettes turbo, de durites de freins aviation, d'amortisseurs Koni réglables, de collecteurs indépendants et d'un silencieux double-sortie. Ce modèle vendu neuf en Belgique par Dieteren en février 1976 est bien entendu « matching » selon son certificat Porsche. C'est un peu plus de 40 000 € qui seront investis dans la restauration du véhicule

comme en attestent les nombreuses factures et un important dossier de plus de 160 photographies retraçant chaque étape. Aux mains de son propriétaire actuel, la voiture a régulièrement été entretenue (dernière révision au Centre Porsche Toulon en mars 2019) et sera proposée à la vente avec un contrôle technique vierge de tout défaut. Détail amusant, elle fut l'objet d'un article dans le magazine Flat 6 de juin 2019 !



Equipped as standard with an evolution of the 2.8 RSR competition engine, the Porsche Carrera 3.0 was an eminently desirable version due to its ever-improving performance and manufac-

turing quality. Powered by Bosch's K-Jetronic system, its 2,994cc flat 6 engine with 200 horsepower at 6,000 rpm and coupled to a 5-speed gearbox type 915/61 was more raging but also more economical in use.

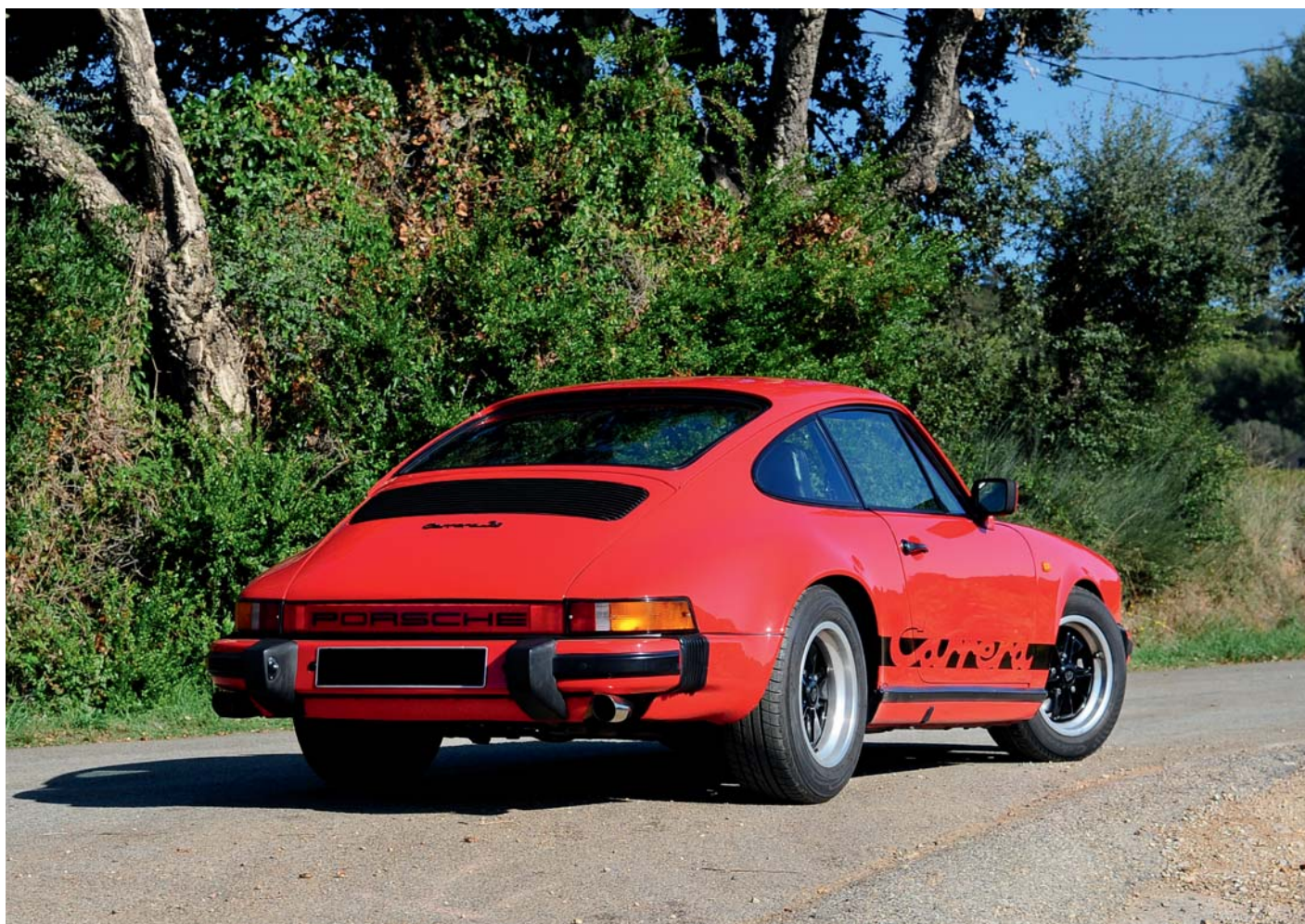
The chassis was not to be outdone and in 1976 began galvanizing by applying zinc by hot-dip dipping. This is the beginning of a new era for the Stuttgart firm, which had to face the new American safety standards.

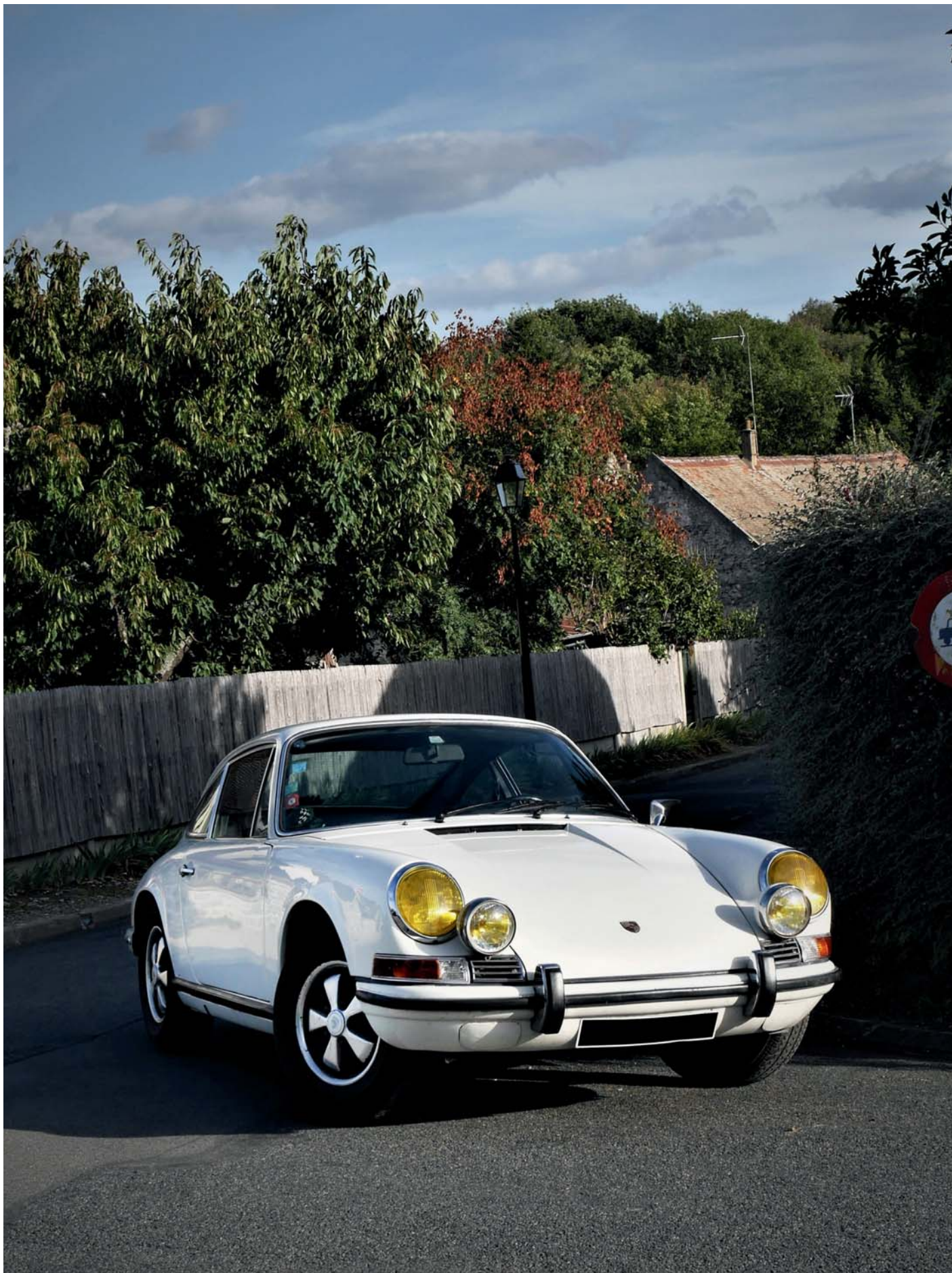
Only 2,546 Carrera 3.0 were produced in coupé form and are considered by some to be the genesis of this new generation of 911s that ended many years later with the 993.

Well aware of the interest of the model, its current owner bought it at the end of 2010 and decided to embark on a total restoration of the bodywork. Bare, corroded parts such as the front crossbar and bumper supports are replaced as well as the two half floors. Originally grey, the Indian Red colour, in accordance with the colour chart of the time, is preferred when passing through the cabin. Very well done, the painting is perfectly stretched and the openings very well aligned. The interior is the same, the leathers are superb and the interior trim is in good condition. On the mechanical side and undercarriages, the suspensions, steering and brakes have been rebuilt. The engine is tuned, the gearbox is rebuilt and

the fuel tank replaced. Some improvements are made without altering the whole, such as the addition of an oil cooler, hydraulic chain tensioners, turbo rods, aviation brake hoses, adjustable Koni shock absorbers, independent manifolds and a dual exhaust silencer.

This model sold new in Belgium by Dieteren in February 1976 is of course «matching» according to its Porsche certificate. Just over 40,000 € will be invested in the restoration of the vehicle, as shown by the many invoices and a large file of more than 160 photographs showing each stage. In the hands of its current owner, the car has been regularly maintained (last serviced at the Porsche Toulon Centre in March 2019) and will be offered for sale with a roadworthiness test free of defects. A funny detail, it was the subject of an article in Flat 6 magazine in June 2019!





AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1969

PORSCHE 911 2.2 T COUPÉ KARMANN

40 000 / 60 000 €

Apparu au Salon de l'Automobile de Francfort 1963, le concept de la Porsche 911 alors appelé 901, fruit de l'imagination de « Butzi » Porsche, le fils de Ferry Porsche, est commercialisé dès 1964. La première version de ce coupé 2+2, à la ligne de toit fuyante si caractéristique, dispose d'un moteur inédit de six-cylindres à plat de 2 litres de cylindrée développant 130 chevaux. Ce n'est que 2 ans plus tard, au salon de Paris 1966

Un exemplaire « pur jus » !
Vendue neuve par Sonauto
Matching numbers

Carte grise française
Châssis n° 9110121720
Type moteur : 911/03
Moteur n° 6101195

Merci de noter que la voiture
est vendue sans contrôle technique

qu'est présentée la 911 S, version vraiment sportive de la 911 avec son moteur en aluminium de 2 litres porté à 160 chevaux et ses célèbres jantes Fuchs. Mais en 1967, c'est toute une gamme qui est déclinée avec la « T », la « 2L » et la « S » qui présente le même moteur Flat 6 de 2 litres de cylindrée avec des puissances différentes. Deux ans plus tard, la cylindrée passe à 2.2 litres et la puissance à 125ch. La 911 T s'affirme alors comme entrée de gamme

Utterly original!
Sold new by Sonauto
Matching numbers

French registration papers
Chassis number: 9110121720
Engine type: 911/03
Engine number: 6101195

*Please note that the car is sold
without roadworthy test*

afin d'être plus accessible aux néophytes. La gamme continuera d'évoluer avec ses déclinaisons T, E et S évoluera en fonction des augmentations de cylindrée successives, mais la T sera la seule à conserver son moteur en fonte « classique » et ses deux carburateurs Zenith à triple corps, faisant ainsi l'éloge de la simplicité.

L'exemplaire que nous présentons dans ces pages est une authentique 911 2.2T coupé

Karmann de 1969. Véritable deuxième main, elle est conservée au sec dans le garage de son propriétaire depuis bientôt 30 ans. Achetée neuve chez Sonauto en 1969 par Madame Letessier, celle-ci effectuera à son bord près de 180 000 kilomètres. Elle prendra le soin d'entretenir sa Porsche tous les ans respectant à la lettre les recommandations de la marque pour effectuer les « petit service » et « grand service » d'entretien, respectivement tous les 10 000 et 20 000 kilomètres. En témoigne le carnet

d'entretien original marqué des cachets Sonauto jusqu'au milieu des années 80. Son actuel propriétaire en fait l'acquisition en décembre 1990, après qu'elle ait été entretenue chez Meznarie, spécialiste Porsche renommé. Depuis trente ans, son propriétaire conserve précieusement sa 911 dans d'excellentes conditions et ne l'utilise qu'à de rares occasions. Dans sa bonne teinte d'origine Light Ivory cette 911 2.2 T mériterait une peinture complète bien qu'elle présente une patine inimitable. Elle se trouve toujours

équipée du moteur, de ses carburateurs Zenith et de la boîte de vitesses 5 rapports (option) d'origine. L'ensemble est sain et à l'exception du poste radio, tous les accessoires d'époque sont encore présents tels que le cric, le triangle de signalisation ou la roue de secours Fuchs, alors que le réservoir d'essence a été changé récemment. Bien que le moteur tourne correctement et que la voiture roule, nous préconisons une révision complète avant d'entreprendre de nouveaux longs trajets à son volant.



Making its appearance at the Frankfurt Motor Show in 1963, the concept for the Porsche 911 – then known as the 901 – was the brainchild of 'Butzi' Porsche, Ferry Porsche's son, and went on sale in 1964. The first version

of this 2+2 coupé with its characteristic sweeping roofline had a new 2-litre flat-six engine developing 130 bhp. It was only two years later, at the 1966 Paris Motor Show, that the 911 S was introduced, a properly sporting version of the 911, now fitted with

the famous Fuchs alloy wheels and with its aluminium engine producing 160 bhp. By 1967, however, Porsche presented a complete model range, with T, L and S versions all using the same 2-litre flat-six engine, but with different power outputs.

Two years later, the engine capacity was increased to 2.2 litres and power went up to 125 bhp. The 911 T was then positioned as the entry-level model, intended to be more accessible to newcomers. The range – with its T, E and S variants – continued to evolve with successive increases in the engine capacity, but the T was the only model to keep its 'traditional' engine block and two triple-barrel Zenith carburettors as a mark of simplicity.

The car we are presenting here is an authentic 911 2.2 T Karmann coupé dating from 1969. A genuine two-owner car, it has been stored in the dry inside its owner's garage for nearly 30 years. It was purchased new from Sonauto in 1969 by Madame Letessier, who covered close to 112,000 miles (180,000 km) with it. She took great care to have her Porsche serviced every year, following to the letter the company's recommendations to carry out 'minor' and 'major' services every 6,000 and

12,000 miles (10,000 and 20,000 km) respectively. This is confirmed by the original service booklet, stamped up by Sonauto through to the mid-1980s. Its current owner acquired the car in December 1990, since when it has been maintained by Meznarie, the renowned Porsche specialist. For 30 years, its owner has looked after the 911 very well, using it only on rare occasions. In its attractive original shade of Light Ivory, this 911 2.2 T deserves being completely repainted, even though it has an imitable patina. It is still equipped with its original engine, Zenith carburettors and five-speed gearbox (an option). Overall, it is in sound condition and – with the exception of the radio – all the original accessories, such as the jack, hazard warning triangle and Fuchs spare wheel, are still present, while the fuel tank was recently replaced. Although the engine runs properly and the car can be driven, we would recommend that a full service be carried out before undertaking a long journey with it.



AGUTTES



AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1966

PORSCHE 911 2.0

180 000 / 220 000 €

Exemplaire intégralement restauré
Très important dossier de restauration
et factures
Matching numbers

Carte grise française
Châssis n°304392

*Completely restored
Substantial file of bills and restoration
documents
Matching numbers*

*French registration papers
Chassis number: 304392*

Présentée en 1963 au Salon de l'Automobile de Francfort, la commercialisation de la 911 débute en 1964. La première version de ce qui deviendra un mythe automobile dispose alors d'un bloc moteur type 901/01 en aluminium de 6 cylindres développant 130 chevaux et alimenté par 6 carburateurs Solex simple corps. Avec sa cylindrée de 1991 cm³ et son couple de 174 Nm à 4200 tr/min, il est équipé d'un vilebrequin à sept paliers

ce qui signifie en d'autres termes que ce bloc était destiné à recevoir de notables augmentations de puissance. La 911 est en effet une formidable routière mais c'est bien sur les circuits du monde entier qu'elle se fera un nom en se forgeant un palmarès sans égal. Sur la base de ce moteur, de nombreuses déclinaisons verront le jour avec l'apparition de la première 911 S forte de 160 chevaux et équipée pour la 1ère fois des jantes Fuchs en alliage léger. Puis

viendra le passage à l'injection en 1969 et l'adoption d'une cylindrée de 2.2L en 1970, laquelle sera elle-même réalisée en 1972 pour proposer une cylindrée de 2.4L déclinée en version T, E et S, développant respectivement 130, 165 et 190 chevaux. D'abord produite avec un empattement court ou « SWB » pour short wheel base en anglais, la 911 adoptera définitivement l'empattement long à partir de 1968 destiné à lui apporter plus de stabilité.



Le modèle que nous vous présentons dans ces pages est une 911 2.0L de 130 chevaux livrée neuve en Suède le 27 mai 1966 par l'intermédiaire de l'importateur Porsche Scania-Vabis. Elle porte le numéro de châssis n° 304392 et un moteur de type 901/05 n°907608 équipé des carburateurs Weber triple corps venus remplacer les Solex peu performants. Les documents d'époque nous informent qu'elle fut commandée par un certain Kenneth Ljungberg résident de la ville de Trollhättan et qui selon nos recherches aurait participé à la 6ème manche du Swedish Sportscar Championship sur le circuit de Dalsland le 25 septembre 1966. Après une première vie passée en Suède, nous la retrouvons en Allemagne lorsque son propriétaire d'alors, M. Hirschberg fait établir un rapport d'expertise de sa voiture en 2001 par

Peter Berliner à Hambourg. Plus tard en janvier 2008, notre 911 est vendue par la concession Mercedes de Hartberg en Autriche à son nouveau propriétaire, Karl Ritter, propriétaire d'un musée automobile à Stainz en Autriche qui comprend près de 200 voitures de collection. A la fermeture du musée, la voiture rejoint la Suisse avant d'être vendue en juillet 2014 en France à un industriel normand. Elle obtient alors son attestation d'identification et son certificat d'authenticité délivrés par Porsche France et rejoindra en 2015 les ateliers d'un spécialiste de la marque installé dans la région de Reims, pour recevoir une peinture complète dans sa teinte d'origine Rouge Polo (Polorot) 6602, et observer une restauration de l'habitacle dans le strict respect des matériaux d'origine. Elle est ainsi vendue à son deuxième propriétaire fran-

çais, collectionneur émérite, qui confiera aux mains expertes de Bernard Vara une restauration intégrale du moteur et de la boîte dans les ateliers de Pierre Modas (The Workshop). L'ensemble moteur et boîte est alors déposé pour une réfection complète comme en atteste l'important dossier de restauration dont nous disposons. De nombreuses autres pièces d'usure seront également remplacées par la concession Porsche de Bayonne. Au total, l'intégralité de la restauration mécanique s'élève à près de 30 000 € entre 2016 et 2018. Bien documentée, matching color et matching numbers moteur et boîte, cette 911 2.0l est un exemplaire très authentique à l'histoire singulière et ayant bénéficié d'une restauration totale ces 4 dernières années.



Presented in 1963 at the Frankfurt Motor Show, the 911 went on sale in 1964. The first version of what would become an automotive legend was fitted at the time with a type 901/01 engine, a six-cylinder aluminium unit developing 130 bhp and fed by six single-barrel Solex carburettors. With a capacity of 1991 cc and maximum torque of 174 Nm at 4200 rpm, it had a crankshaft with seven main bearings, making clear that it was designed to receive significant increases in power. The 911 was undoubtedly a tremendous road car, but it was of course on racetracks around the world that it made a name for itself, achieving an unrivalled record in competition. Several other versions were developed on the basis of this engine,



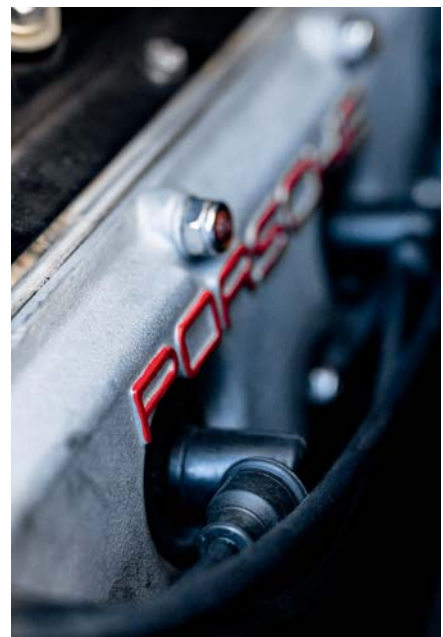
AGUTTES



including the appearance of the first 911 S, producing 160 bhp and fitted for the first time with Fuchs light alloy wheels. In 1969 came the transition to fuel injection and the adoption of a 2.2-litre engine, which was in turn bored out to 2.4 litres in 1972, with T, E and S variants developing respectively 130, 165 and 190 bhp. Initially produced in short-wheelbase (or SWB) form, from 1968 the 911 moved for good to the long-wheelbase chassis, intended to provide it with greater stability.

The model we are presenting here is a 130 bhp 911 2.0-litre which was delivered new in Sweden on 27 May 1966 through the Porsche importer Scania-Vabis. It has the chassis number 304392 and a type 901/05 engine, number 907608, fitted with triple-barrel Webers in place of the less effective Solex carburettors. From the period documents we can see that it was ordered by Kenneth Ljungberg, a resident of Trollhättan; our research indicates that he took part in the 6th round of the Swedish Sportscar Championship at the Dalsland circuit on 25 September 1966. After spen-

ding the first part of his life in Sweden, the car turned up in Germany, when its then owner, Herr Hirschberg, had it valued in 2001 by Peter Berliner in Hamburg. Later, in January 2008, the 911 was sold by the Mercedes dealership in the Austrian town of Hartberg to its new owner, Karl Ritter, the proprietor of a car museum at Stainz in Austria comprising nearly 200 classic cars. When the museum closed, the car made its way to Switzerland, before being sold in France in July 2014 to an industrialist from Normandy. At this point, it received its identification papers and certificate of



AGUTTES

authenticity issued by Porsche France; in 2015, it was sent to the workshop of a Porsche specialist in the Reims area to be given a full repaint in its original colour of Polo Red (Polorot 6602) and for the interior to be restored, strictly respecting the materials originally used. Following this, it was sold to its second French owner, a distinguished collector, who entrusted it to the expert Bernard Vara for a complete restoration of the engine and gearbox, carried out in 'The Workshop', the business run by Pierre Modas. The entire engine and gearbox assembly was removed to carry

out a complete rebuild, as the substantial restoration file in our possession confirms. Numerous other parts subject to wear were also replaced by the Porsche dealership in Bayonne. In total, nearly 30,000 € was spent on the entire mechanical restoration between 2016 and 2018. With good documentation, 'matching colours' and 'matching numbers' (engine and gearbox), this 911 2.0L is a highly authentic example with a remarkable history which has undergone a complete restoration over the past 4 years.



1960

VOLVO PV 544

COLLECTION DU DR. B.

15 000 / 25 000 €

Moteur neuf
Mécanique robuste et fiable
Eligible à de nombreuses compétitions

Carte grise française
Châssis n° 288817

*Brand new engine
Great reliability and robust mechanics
Eligible to most historic motor racing events*

*Chassis n°: 288817
French registration papers*

En 1944, Volvo présenta la PV 444 qui connut un franc succès auprès de la clientèle nordique. Elle fut remplacée par la PV 544 en 1958. Celle-ci reçut des vitres plus larges pour une meilleure visibilité ainsi qu'une nouvelle planche de bord avec une partie supérieure rembourrée pour plus de sécurité. Au niveau technique, deux types moteurs sont désormais disponibles ainsi qu'une boîte manuelle à 4 rapports. Volvo créa un département compétition pour fournir de l'équipement de course à sa clientèle privée et à la fin des années 50 une équipe usine fut constituée. La PV 544 gagna notamment le championnat d'Europe des rallyes en 1958, 1963 et 1964

Mise en circulation en janvier 1960, notre PV 544 a été entièrement préparée pour le rallye historique. C'est le spécialiste belge Bernard Lamy qui effectua cette préparation en 2002.

La caisse a été entièrement démontée et repeinte, son bloc moteur B 20 a été associé à une boîte de vitesses M40 à 4 rapports. La culasse a été retravaillée, l'arbre à cames remplacé et deux carburateurs SU ont été installés. Le freinage a été amélioré avec l'adjonction de freins à disque à l'avant. Un radiateur d'huile a été installé ainsi qu'un réservoir d'essence de 95 litres. L'intérieur a reçu un arceau 4 points en inox ainsi que 2 sièges baquets et des harnais. Son actuel propriétaire en

prend possession en 2004, il participera au Monte Carlo Historique en 2006, ainsi qu'au rallye du Portugal historique. La voiture a démontré toute sa fiabilité et sa robustesse au cours de ces épreuves longues et exigeantes pour la mécanique. En 2018, elle a été préparée pour participer au Tour de Corse Historique. Le train avant a subi une réfection complète et le moteur a été entièrement refait, il développe aujourd'hui 105 ch. Notre PV 544 est éligible à de nombreux rallyes historiques en proposant une alternative originale et abordable.



In 1944, Volvo introduced the PV 444, which was a great success with customers all over the world. It was replaced by the PV 544 in 1958. The model received wider windows for better visibility and a new dashboard with a padded upper part for greater safety. Technically, two engine types are now available as well as a 4-speed manual gearbox. Volvo created a competition department to provide racing equipment to its private customers and at the end of the 1950s a factory team was formed. The PV 544 won the European Rally Championship in 1958, 1963 and 1964. Put into service in January 1960, our PV 544 was fully prepared for the historic

rally. It was the Belgian specialist Bernard Lamy who made this preparation in 2002. The body has been completely dismantled and repainted, its B 20 engine block has been fitted with a 4-speed M40 gearbox. The cylinder head has been reworked, the camshaft replaced and two SU carburetors installed. Braking system has been improved with the addition of disc brakes at the front. An oil cooler has been installed as well as a 95-litre fuel tank. The interior has been fitted with a 4-point stainless steel roll bar as well as 2 bucket seats and harnesses. Its current owner took possession of it in 2004, it will participate in the Monte Carlo Historique in 2006,

as well as in the historic Portugal Rally. The car has demonstrated its reliability and robustness during these long and demanding mechanical tests. In 2018, it was prepared to participate in the Tour of Corsica. The front axle has been completely refurbished and the engine has been completely rebuilt, it now develops 105 hp. Our PV 544 is eligible for many historical rallies by offering an original and affordable alternative to many more expensing cars.



AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1973

LANCIA FULVIA 1600 HF

COLLECTION DU DR. B.

35 000 / 45 000 €

Belle présentation
Bon fonctionnement mécanique
Eligible aux grandes courses historiques

Carte grise française
Châssis n°818740004377

*Nicely presented
Well prepared
Eligible for main historic events*

*French registration papers
Chassis n° : 818740004377*

Dérivé de la version berline Fulvia, le coupé est présenté au Salon de Genève 1965. Le dessin créé par Pietro Castagnero est à la fois plus fluide et lui confère une allure plus sportive. Rapidement, Cesare Fiorio responsable de la Squadra Corse HF Lancia se montre très insistant auprès de sa direction pour exploiter les capacités du coupé Fulvia en rallye. C'est ainsi qu'apparaît dès 1966 la première Fulvia 1.2 HF pour la compé-

tition puis, deux ans plus tard, la Fulvia 1.6 HF de série... L'arrivée de la 1600 HF s'effectue simultanément avec le rachat de Lancia par Fiat qui sera synonyme de budgets plus importants investis dans la compétition, avec comme couronnement, l'obtention du titre en championnat du Monde des rallyes en 1972 ainsi que de nombreuses victoires jusqu'en 1974. Au total, 3 690 exemplaires du coupé 1600 HF et HF Lusso furent construits avant que

la production du coupé Lancia Fulvia HF ne cesse en janvier 1973.

Notre exemplaire fut immatriculé pour la première fois le 12 janvier 1973. Son actuel propriétaire en fait l'acquisition en 2008 afin de participer à divers rallyes historiques et l'engage notamment au Rallye du Mont Blanc et à la Ronde de la Giraglia Historique. Voulant participer au Tour Auto, il commande une restauration de

la voiture avant de participer à l'épreuve. Les points de corrosion dans les passages de roue sont traités, les ailes avant sont remplacées et la voiture reçoit une peinture complète. Le système de freinage ainsi que l'allumage sont entièrement revus. Le train avant quant à lui subira une réfection. Après tous ces travaux, notre Fulvia est prête pour participer au Tour Auto 2017.

La bonne préparation de la voiture et sa grande fiabilité lui permettent de traverser la semaine de course sans rencontrer de problèmes techniques.

Lors de l'essai, la voiture s'est montrée dynamique et facile à prendre en main. La sonorité de son V4 encourage à monter dans les tours et dessine un large sourire sur le visage de son conducteur. Tra-

verser la France à son volant dut être une expérience inoubliable ! Expertisé à 50 000 € en 2017, notre exemplaire vous est aujourd'hui proposé à une estimation attractive. Cette belle Fulvia n'attend plus que son nouveau propriétaire pour reprendre le départ du Tour Auto.



Derived from the Fulvia saloon, the coupé was introduced at the Geneva Motor Show in 1965. Designed by Pietro Castagnero, its lines were both more flowing and more sporting.

Within a short time, Cesare Fiorio, the head of the Squadra Corse HF Lancia racing team, clamoured for his management to let him take advantage of the Fulvia coupé's performance in motorsport. In 1966, the

first Fulvia 1.2 HF for competition appeared, followed two years later by the 1.6 HF production model. The 1.6 HF arrived at the same time as Lancia was taken over by Fiat, which resulted in increased investment

in competition and, as a crowning glory, victory in the World Rally Championship in 1972, as well as many other wins until 1974. Altogether, 3690 1600 HF and HF Lusso coupés were built, until production of the Lancia Fulvia HF coupé ended in January 1973.

Our copy was first registered on January 12, 1973. Its current owner acquired it in 2008 in order to participate in various historical rallies, including the Rallye du Mont Blanc and the Ronde de la Giraglia Historique. Wanting to participate in the Tour Auto, he sponsored a restoration of the car before participating in the event. Corrosion points in the wheel wells are treated, the front fenders are replaced and the car is completely painted. The braking system and ignition are completely revised.

The nose gear will be refurbished. After all this work, our Fulvia is ready to participate in the Tour Auto 2017. The good preparation of the car and its high reliability allow it to cross the race week without encountering technical problems.

During the test, the car was dynamic and easy to handle. The sound of the V4 encourages you to revs the engine and draws a wide smile on the driver's face. Crossing France at the wheel must have been an unforgettable experience! Appraised at €50,000 in 2017, our copy is now available for an attractive estimate. This beautiful Fulvia is just waiting for her new owner to start the Tour Auto again.



AGUTTES



AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1957

AUSTIN HEALEY 100/6

COLLECTION DU DR. B.

55 000 / 75 000 €

Véhicule coursifié
Moteur 3000 cc
Eligible à de nombreuses compétitions

Carte grise française de collection
Châssis n° BN4L043682

*Built for racing
3-liter engine
Eligible to most historic racing events*

*French registration papers as historic vehicle
Chassis n°: BN4L043682*

AGUTTES

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, Donald Healey, pilote automobile réputé, mettra à exécution tout son génie au profit de l'industrie automobile. Il s'associe d'abord à la marque Nash pour produire à partir de 1951 une voiture de sport 2 places, la Nash-Healey destinée au marché américain. En 1953, la première Austin-Healey 100 voit le jour avec le concours d'Austin et des chaînes de montage Jensen Motors.

Ce roadster sportif se positionne particulièrement bien entre les rustiques TR2 et la noble Jaguar XK. Il est tout d'abord motorisé par un 4-cylindres de 2 660 cm3 développant 90 chevaux et sera remplacé en 1956 par un 6-cylindres en ligne de 2 639 cm3 développant 102 chevaux, couplé à une boîte à quatre rapports. La 100/6 reçoit alors la dénomination interne BN4. La carrosserie s'allonge par rapport à la 100/4 pour loger le nouveau moteur et

accueillir deux petites places supplémentaires, et la calandre est désormais ovale à barrettes horizontales. Jugé plus bourgeois que son prédécesseur, le roadster 100/6 offre aussi un agrément de conduite de qualité supérieure notamment grâce à la souplesse de son moteur. L'Austin Healey 100/6 préfigure le lancement dès 1959 de celle que l'on surnommait « Big » Healey, la version 3000.

L'exemplaire que nous présentons a été mis en circulation le 14 septembre 1957 aux Etats-Unis. Son actuel propriétaire l'achète auprès d'un ami hollandais en 1988. Rapidement, il décide de coursfier son Austin Healey pour participer à des rallyes historiques. L'intérieur de la voiture a été démonté puis des freins à disques, un arceau 4 points et un hard top en polyester ont été installés. La voiture participera ensuite à plusieurs Coupes des Alpes. En 1994 au rallye d'Antibes

le vilebrequin du 6 cylindres casse, son propriétaire décide donc de changer de moteur, son choix se porte sur un moteur de 3000 plus puissant. Trois carburateurs Weber double corps seront installés, ainsi qu'une tubulure d'échappement adaptée avec une sortie latérale. Après ces changements mécaniques, la voiture participera au Monte Carlo Historique, au Rallye de Nice Côte d'Azur ou encore aux 100 Tours de Ledenon. En 2017, elle a été de nouveau fiabilisée afin de participer au Tour

de Corse historique. Elle finira l'épreuve sans rencontrer de problème technique. Notre 100/6 sera vendue avec une calandre d'origine, deux pare-chocs, une capote, un couvre tonneau et quatre jantes à rayons chaussées de pneus Avon pour un usage sur piste. Au fil des années cette Austin Healey s'est montrée fiable, performante et robuste, elle est aujourd'hui en quête d'un nouvel équipage qui la ramènera sur la piste ou au départ d'une spéciale.



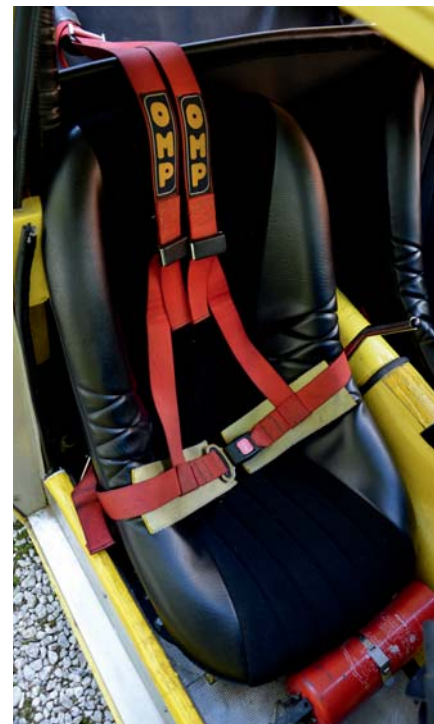
In the aftermath of the Second World War, Donald Healey, a renowned racing driver, put all his genius to work for the benefit of the automotive industry. He first worked with the Nash brand to produce a

two-seater sports car, the Nash-Healey, for the American market from 1951 onwards. In 1953, the first Austin-Healey 100 was launched with the help of Austin and the Jensen Motors assembly lines. This

sporty roadster is particularly well positioned between the rustic TR2 and the noble Jaguar XK. It was first powered by a 2,660 cc 4-cylinder engine producing 90 horsepower and was replaced in 1956 by

a 2,639 cc in-line 6-cylinder engine producing 102 horsepower, coupled with a four-speed gearbox. The 100/6 then receives the internal name BN4. The body extends from the 100/4 to accommodate the new engine and two additional small seats, and the grille is now oval with horizontal bars. Considered more luxurious and less raw than its predecessor, the 100/6 roadster also offers superior driving pleasure, thanks to its torquey engine. The Austin Healey 100/6 prefigures the launch in 1959 of the one we will call «Big» Healey, the 3000 version. The model we are presenting was first put on the road on September 14, 1957 in the United States. Its current owner bought it from a Dutch friend in 1988. He quickly decided to modify his Austin Healey to participate in historic rallies. The interior of the car was dismantled and then disc brakes, a 4-point roll bar and a polyester hard top were installed. The car will then partici-

pate in several Alpine Cups. In 1994 at the Antibes rally, the 6-cylinder crankshaft broke down, so its owner decided to change engine, his choice was a 3000 more powerful engine. Three Weber double-body carburetors will be installed, as well as a suitable exhaust manifold with a side outlet. After these mechanical changes, the car will participate in the Monte Carlo Historic, the Rallye de Nice Côte d'Azur or the 100 Tours de Ledenon. In 2017, it was made more reliable again in order to participate in the historic Tour of Corsica. She will finish the race without any technical problems. Our 100/6 will be sold with an original grille, two bumpers, a soft top, a tonneau cover and four spoke wheels with Avon tires for track use. Over the years this Austin Healey has proved to be reliable, efficient and robust, it is now looking for a new pilot to bring her back to the track or at the start of a special stage.





AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1983

RENAULT R5 TURBO 2

COLLECTION DU DR. B.

65 000 / 85 000 €

Kit Cévennes
Restauration récente
Même propriétaire depuis 1990

Carte grise française
Châssis n° : VF1B22000D0000658

*Cevennes kit
Recently overhauled
Same owner since 1990*

*French registration papers
Chassis Number : VF1B22000D0000658*

AGUTTES

La Renault R5 Turbo est dévoilée au salon de l'automobile de Bruxelles en 1980. Elle s'inscrit dans la volonté de développer des dérivés d'automobiles de série, destinés à courir en rallyes et compétitions de groupe 3 et B. Sa motorisation est celle de la R5 Alpine équipée d'un turbo Garrett T3 lui permettant de développer 160 chevaux tout en limitant la prise de poids par rapport au modèle de base. Dès 1982,

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

1985, faisant ainsi de la R5 turbo 2, avec moins de 3200 exemplaires produits, un modèle assez faiblement diffusé et surtout de plus en plus rare sur nos routes compte tenu du faible nombre de voitures ayant survécu au trop-plein d'optimisme de certains.

L'exemplaire que nous présentons a été mis en circulation le 05 mai 1983. L'actuel propriétaire en fait l'acquisition

en 1990 alors que son compteur affichait 65 000 km. Son moteur a été entièrement refait en 2003 par un spécialiste des R5 Turbo, le compteur affichait alors 73 000 km. Il a reçu un kit Cévennes faisant augmenter sa puissance à 200 ch. La voiture a depuis participé à divers rallyes en catégorie VHRS. En 2015 lors du Giraglia Historique son équipage heurte une bordure et la voiture se couche sur le côté. D'importants travaux de carrosserie sont alors effectués, la voiture

sera entièrement repeinte. En 2017, les sièges avant subissent une réfection complète et la voiture passe au banc qui nous révèle une puissance de 203 ch à 6500 tr/min. Avant la vente une vidange a été effectuée et le circuit d'alimentation d'essence entièrement revu. Aujourd'hui crédité de 83 000 km, notre exemplaire expertisé à 80 000 € en 2017 sera vendu accompagné de 4 jantes Speedline blanches. A son volant on découvre une auto performante et dyna-

mique, le sifflement caractéristique de son turbo nous replonge au beau milieu des années 80. Présentée aujourd'hui à une estimation intéressante, cette auto constitue une belle opportunité pour tous les amateurs d'R5 Turbo.



The Renault R5 Turbo was unveiled at the 1980 Brussels Motor Show. The manufacturer wanted to use standard production models as a basis for developing variants specifically destined

to compete in rallies and race series for groups 3 and B. Its engine is that of the R5 Alpine with the addition of a Garrett T3 turbo, enabling it to produce 160 bhp, while not weighing much more than the

basic model. The 1982 Paris Motor Show saw the launch of the Turbo 2, which was mainly a cosmetic facelift for marketing reasons and offered a greater range of options so that clients could personalize

their vehicle. The level of performance was maintained, as was proved by successes in national and international competitions. But because the price was high and the car was demanding to drive, production was discontinued in 1985. With only 3200 cars made, the R5 turbo 2 was always quite a rare model and has become even more so with a low survival rate, owing to the number of cars that have been the victims of the overoptimism of their drivers.

The model we are presenting was put into service on May 05, 1983. The current owner acquired it in 1990 when it shown 65,000 km on the clock. Its engine was completely rebuilt in 2003 by a R5 Turbo specialist, the meter then displayed 73,000 km. He received a Cevennes kit increasing his power to 200 hp. The car has since parti-

cipated in various rallies in the VHRS category. In 2015 during the Historic Giraglia its crew hits a curb and the car lies on its side. Major bodywork work is then carried out, the car will be completely repainted. In 2017, the front seats were completely refurbished and the car went to the bench, which revealed 203 hp at 6500 rpm. Before the sale, an oil change was carried out and the fuel supply system was completely revised. Today credited with 83,000 km, our appraised copy at €80,000 in 2017 will be sold with 4 white Speedline rims. At the wheel, we discover a high-performance and dynamic car, the characteristic whistle of its turbo engine takes us back to the mid-1980s. Presented today at an interesting price, this R5 Turbo is a great opportunity for all model enthusiasts.





AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1960

D.B HBR 5 COACH SUPER RALLYE

Voiture intégralement restaurée,
historique connu
Eligible au Mans Classic
et au Tour Auto
Passeport Technique Historique
valable jusqu'en 2026

*Fully restored car, known history
Eligible for Le Mans Classic
and Tour Auto
Historical Technical Passport
valid until 2026*

70 000 / 90 000 €

Carte grise française
Châssis n° 1224

*French registration document
Frame no. 1224*

Symbole d'une époque révolue où quelques artisans talentueux pouvaient se présenter aux départs des plus grandes épreuves au monde, le constructeur D.B a remporté près de 1 000 victoires en course et peut se targuer d'être à ce jour le constructeur français affichant le plus grand nombre de participations aux 24 Heures du Mans !

Née en 1932 de la rencontre de deux passionnés de course automobile : Charles

Deutsch, ingénieur polytechnicien et René Bonnet, garagiste et mécanicien ingénieux, Les Automobiles Deutsch et Bonnet (D.B) vont construire des voitures de course profilées avec une mécanique Citroën avant de présenter leur première voiture de tourisme au Salon de Paris 1950. Mais c'est en 1954 que l'idée de construire une petite GT française - qui profiterait ainsi de la notoriété acquise sur les circuits - commence à faire son chemin. Construit sur un

châssis poutre extrêmement rigide et doté d'une caisse en plastique (1ère voiture française en stratifié verre polyester), le coach HBR 5 sera produit jusqu'au terme de l'association Deutsch et Bonnet en 1961. Il bénéficie de l'excellent flat-twin de 850 cm3 refroidi par air emprunté à la Panhard Dyna Z, Il bénéficie de l'excellent flat-twin de 850 cm3 refroidi par air d'origine Panhard développant 58cv pour seulement 620 kilos.



Rene Bonnet proposa également une version «Super Rallye» doté des options permettant d'engager le coach en course automobile: pipe d'admission spéciale à 2 carburateurs, indicateur kilométrique de précision... Ce coach remporta un fort succès car il possédait pour l'époque une tenue de route exceptionnelle et un freinage endurant. Le coach HBR5 remportera de nombreuses victoires de catégorie dans la plupart des grandes épreuves comme le Tour de France Automobile, la Targa Florio, les Mille Miglia, Les 24 Heures du Mans, le rallye de Monte-Carlo et les 12 heures de Sebring.

. Ce coach remporta un fort succès car il possédait pour l'époque une tenue de route exceptionnelle et un freinage endurant. Le coach HBR5 remportera de nombreuses victoires de catégorie dans la plupart des grandes épreuves comme le Tour de France Automobile, la Targa Florio, les Mille Miglia, Les 24 Heures du Mans, le rallye de Monte-Carlo, le Liège-Rome-Liège et Les 12 heures de Sebring. Acheté en 2012 par son propriétaire actuel, qui n'est autre que le petit-fils de Gérard Laureau, pilote officiel de la marque D.B de

1954 à 1964, ce coach fut intégralement restauré par les meilleurs artisans français et spécialistes de la marque afin de l'engager en compétition historique. Rien n'est laissé au hasard, Monsieur Bareau fut chargé de la restauration. Spécialiste des René Bonnet, c'est à lui que l'on doit les restaurations de la D.B Antem et de la René Bonnet Aerodjet présentes au musée de l'Automobile Club de l'Ouest au Mans ! Le moteur a été entièrement refait par un spécialiste de la marque et sortira de rodage le jour de la vente. Il dispose d'un vilebrequin reconditionné et du double carter de refroidissement. La boîte de vitesses disposant des pignons utilisés à l'époque pendant les 24 heures du Mans (1ère, 2nd et 4ème longue) est également révisée tout comme le système de freinage avant et l'embrayage. En parfait état de présentation et de fonctionnement, ce coach est prêt pour participer aux épreuves historiques où il s'est déjà illustré avec un certain succès comme au Mans Classic 2016 et 2018 et au Tour Auto 2017 et 2019. Toujours à l'arrivée avec une 2nd place au classement de l'indice de performance au Tour Auto 2017

et les meilleurs temps des D.B au Mans 2016 et 2018 !

Vendu avec son Passeport Technique Historique FIA valide jusqu'en 2026, l'auto est en tout point conforme avec son arceau quatre points et ses deux harnais, son système d'extinction embarqué, coupe circuit, baquets, vitres latérales, custodes et vitre arrière en Macrolon. Il dispose d'un train de pneus Michelin XAS FF, de ses tambours spécifiques en aluminium (ALFIN), d'un volant d'époque NARDI, d'un Tripmaster et d'un intercom PELTOR. De 1938 à 1961, D.B est encore à ce jour le constructeur français avec le plus grand nombre de participations au Mans. Produit à 428 exemplaires, on en dénombre moins de 200 aujourd'hui. Rare et performant, ce coach D.B HBR5 conduira directement son futur propriétaire sur les listes des engagés des plus belles épreuves du calendrier.

A noter que les pièces suivantes font parties du lot : échappement compétition, une pipe double carburateur compétition D.B, la turbine de refroidissement du moteur, le système de chauffage de l'habitacle et une boîte de vitesses rallye.



A symbol of a bygone era when a few talented craftsmen could start in the world's greatest events, the manufacturer D.B. has won nearly 1,000 races and can boast of being the French manufacturer with the highest number of entries in the Le Mans 24 Hours to date! Born in 1932 from the meeting of two car racing enthusiasts: Charles Deutsch, a polytechnic engineer and René Bonnet, an ingenious mechanic and mechanic, Les Automobiles Deutsch and Bonnet (D.B.) built profiled racing cars with Citroën mechanics before presenting their first passenger car at the 1950 Paris Motor Show. But it was in 1954 that the idea of building a small French GT - which would thus benefit from the reputation acquired



AGUTTES



Gérard débuta sur D.B en 1954 par le Tourist Trophy sur le circuit de Dundrod en remplaçant Claude Storez. Sous une pluie diluvienne, alors qu'il ne devait faire qu'un seul tour des 18 kilomètres, René Bonnet le laissa en piste et il remporta la course. Convaincu par la vitesse de Laureau, Bonnet lui propose un volant dans l'écurie où il pilotera pendant 10 ans avec pas moins 10 participations aux 24 Heures du Mans dont 3 victoires à l'Indice, mais aussi au Tour de France Auto, aux Mille Miglia, aux 12 Heures de Sebring, au Nürburgring et à la Targa Florio. Au final, il remporta 61 victoires en course et 3 titres de Champion de France en Sport !

Gérard started on D.B in 1954 with the Tourist Trophy on the Dundrod circuit replacing Claude Storez. In heavy rain, when he was only supposed to do one lap of the 18 kilometers, René Bonnet left him on the track and won the race. Convinced by Laureau's speed, Bonnet offered him a wheel in the team where he drove for 10 years with no less than 10 participations in the Le Mans 24 Hours, including 3 victories in the Indice, but also in the Tour de France Auto, the Mille Miglia, the Sebring 12 Hours, the Nürburgring and the Targa Florio. In the end, he won 61 races and 3 French Champion titles in Sport!





on the circuits - began to make its way. Built on an extremely rigid beam chassis and equipped with a plastic body (1st French car in polyester glass laminate), the HBR 5 coach will be produced until the end of the Deutsch et Bonnet association in 1961. It benefits from the excellent flat-twin of 850 cm3 cooled by air borrowed from the Panhard Dyna Z. It benefits from the excellent flat-twin of 850 cm3 cooled by original Panhard air developing 58hp for only 620 kilos.

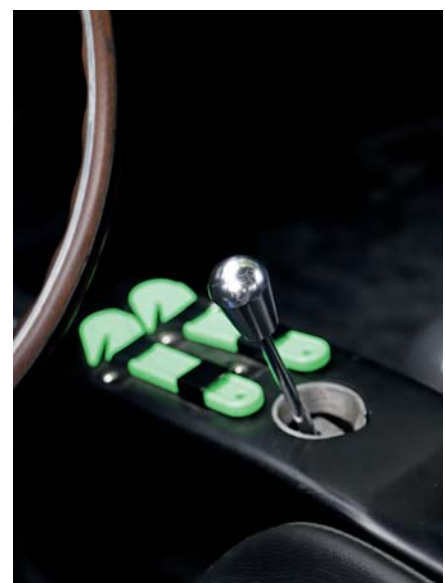
Rene Bonnet also proposed a «Super Rallye» version with options to engage the coach in motor racing: special intake pipe with 2 carburetors, kilometric precision indicator... This coach was a great success because he had exceptional

roadholding and enduring braking at the time. The HBR5 coach will win many category victories in most major events such as the Tour de France Automobile, Targa Florio, Mille Miglia, Les 24 Heures du Mans, the Monte-Carlo rally and the 12 hours of Sebring.

. This coach was a great success because he had exceptional roadholding and enduring braking at the time. The HBR5 coach will win many category victories in most major events such as the Tour de France Automobile, Targa Florio, Mille Miglia, Les 24 Heures du Mans, the Monte-Carlo rally, Liège-Rome-Liège and Les 12 heures de Sebring.

Purchased in 2012 by its current owner, who is none other than the grandson of Gérard

Laureau, official pilot of the D.B. brand from 1954 to 1964, this coach was completely restored by the best French craftsmen and specialists of the brand in order to engage it in historical competition. Nothing is left to chance, Mr. Bareau was in charge of the restoration. Specialist of the René Bonnet, it is to him that we owe the restorations of the D.B. Antem and the René Bonnet Aerodjet present at the Musée de l'Automobile Club de l'Ouest in Le Mans ! The engine has been completely rebuilt by a specialist of the brand and will be released on the day of sale. It has a reconditioned crankshaft and a double cooling housing. The gearbox with the gears used at the time during the 24 hours of Le Mans (1st, 2nd and 4th long) is also overhauled, as



well as the front braking system and the clutch. In perfect condition of presentation and functioning, this coach is ready to participate in the historical events where he has already distinguished himself with some success such as Le Mans Classic 2016 and 2018 and the Tour Auto 2017 and 2019. Still at the finish with a 2nd place in the performance index ranking in the Tour Auto 2017 and the best times of the D.B. in Le Mans 2016 and 2018!

Sold with its FIA Historical Technical Passport valid until 2026, the car is fully compliant with its four-point roll bar and two harnesses, its on-board extinguishing system, circuit breaker, buckets, side windows, rear and rear windows in Macrolon. It has a set of Michelin XAS FF tires, its

specific aluminium drums (ALFIN), a NARDI period steering wheel, a Tripmaster and a PELTOR intercom.

From 1938 to 1961, D.B. is still to this day the French manufacturer with the largest number of participations in Le Mans. Produced in 428 copies, there are less than 200 today. Rare and efficient, this HBR5 D.B. coach will lead his future owner directly to the lists of competitors in the most beautiful races on the calendar.

Note that the following parts are part of the package: competition exhaust, a dual carburettor D.B. competition pipe, the engine cooling turbine, the cabin heating system and a rally gearbox.



1969

MORRIS MINI COOPER S – 1275CC

Authentique Cooper S 1275
très belle préparation
Icône des années 60

*Authentic Cooper S 1275
great preparation
Icon of the 60s*

35 000 / 55 000 €

Numéro de châssis : 1337492
Carte grise française

*Chassis n°1337492
French registration papers*

Véritable coup de génie, l'Austin Mini présenté en 1959 attire immédiatement l'attention des sportifs amateurs de compétition et des préparateurs par ses qualités de tenue de route et son agilité. John Cooper, constructeur de voitures de Formule 1 et de rallye, en perçoit le potentiel et propose à son créateur Alec Issigonis d'en produire une version plus développée. La direction du groupe BMC donne son feu vert et les deux hommes coopèrent en vue de produire une Mini Cooper sportive et économique. Les versions Austin Mini Cooper et Morris Mini Cooper seront commercialisées dès 1961. En 1964, une nouvelle Mini Cooper dite « S » est produite et est équipée d'un moteur de 1 275 cm³! Elle deviendra

la coqueluche, tant en course, que dans les beaux quartiers. Cette petite bombe est la Mini la plus désirable parmi les innombrables versions produites jusqu'en 2000.

Selon son numéro de châssis, la voiture que nous présentons est une Austin Mini Cooper S de 1966, année où les chiffres de production furent les plus élevés avec environ 295 699 exemplaires pour moins de 50 000 Morris. Dans un état exceptionnel, elle fut préparée en configuration « Stage 3 » avec des pistons forgés et un volant moteur allégé. La boîte de vitesse est une Cooper S à 4 rapports équipée du système quick shift à pignon taille droite, l'embrayage est renforcé avec un disque course et les suspensions avant sont montées avec des

Koni réglables. Côté freinage, des disques de Cooper S à l'avant et des tambours ventilés à l'arrière sont conformes à ce qui se faisait en période. L'habitacle a lui aussi été soigneusement préparé avec un arceau 6 points, deux baquets et harnais 5 points et un extincteur homologué. Le tableau de bord quant à lui reste d'origine avec son sacro-saint compteur central réunissant la pression d'huile et de température d'eau tableau avec un compte tours installé derrière le volant. Extérieurement, l'auto est superbe, montée sur ses minilight en 10 pouces. Ultra performante, l'agilité et la qualité de fabrication de notre exemplaire ne font qu'ajouter à la cote d'amour énorme de cette véritable petite bombe !



A true stroke of genius, the Austin Mini presented in 1959 immediately attracted the attention of amateur competitive athletes and préparateurs with its handling qualities and agility. John Cooper, a manufacturer of Formula 1 and rally cars, sees the potential and proposes to its creator Alec Issigonis to produce a more developed version. The management of the BMC group gives the green light and the two men cooperate to produce a sporty and economical Mini Cooper. The Austin Mini Cooper and Morris Mini Cooper versions were released in 1961. In 1964, a new Mini Cooper called «S» was produced and equipped with a 1,275 cc engine!

She will become the darling, both in the race and in the beautiful districts. This small bomb is the most desirable Mini among the countless versions produced until 2000.

According to its chassis number, the car we are presenting is a 1966 Austin Mini Cooper S, the year in which production figures were the highest, with about 295,699 units for less than 50,000 Morris. In an exceptional condition, it was prepared in «Stage 3» configuration with forged pistons and a lightweight flywheel. The gearbox is a Cooper S 4-speed Cooper S equipped with the quick shift system with straight sprocket, the clutch is reinforced with a race disc

and the front suspensions are mounted with adjustable Koni. On the braking side, Cooper S discs at the front and ventilated drums at the rear are in line with what was done during the season. The cabin has also been carefully prepared with a 6-point roll bar, two 5-point buckets and harnesses and an approved fire extinguisher. The dashboard remains original with its sacrosanct central counter combining oil pressure and water temperature, with a rev counter installed behind the steering wheel. Externally, the car is superb, mounted on its minilight in 10 inches. Ultra high performance, the agility and quality of manufacture of our copy only add to the enormous love of this real little bomb!



AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1972

JAGUAR TYPE E SÉRIE 3 V12 ROADSTER

45 000 / 65 000 €

Vendue avec son rare hard-top d'origine
Boîte automatique et climatisation en option
Utilisation et fonctionnement agréable

Carte grise française de collection
Châssis n°1S20143BW

*Sold with its rare original hard-top
Optional automatic transmission
and air conditioning
Pleasant to use and operate.*

*French registration papers (as a historic vehicle)
Chassis n°1S20143BW*

AGUTTES

En 1972, lors d'un essai de la Type E série 3, le magazine Road & Track qualifia le nouveau V12 de « véritable délice, justifiant presque à lui seul le ticket d'entrée ». Le nouveau V12 est une mécanique merveilleuse qui fait appel à tous les sens. Aussi agréable à écouter qu'à contempler, celui-ci tout aluminium de 5,3 litres à arbres à cames en tête délivrant 272 chevaux, puissance suffisante pour largement dépasser les 225 km/h, s'est

révélé à la hauteur de ses prédécesseurs. De plus, avec environ 16 secondes pour le 0 à 160 km/h, la V12 devenait la Type E aux plus fortes accélérations.

L'aspect plus agressif de la série 3 cachait d'autres évolutions mécaniques telles que des freins avant à disques ventilés, une suspension avant anti-plongée, un allumage Lucas transistorisé et une direction assistée Adwest ; sur cette voiture qui était devenue

plus une GT de luxe qu'une sportive pure et dure, la boîte automatique était l'une des options les plus demandées. Des passages de roues élargis, une calandre intégrant une entrée d'air de refroidissement plus profonde, un échappement à quatre sorties et, bien sûr, le sacro-saint emblème V12 sur le couvercle de coffre, permettaient de distinguer la série 3 de ses prédécesseurs à six cylindres. L'intérieur, lui, restait dans la pure tradition Jaguar. La Type E

série 3, en version roadster deux places ou coupé «2+2», était construite sur la plateforme à empattement long des séries 2 «2+2» ; elle maintenait la tradition Jaguar de performances et de luxe inégalés à ce niveau de prix.

Livré neuf aux Etats-Unis puis importé en France, ce roadster série 3 a été acheté en janvier 2014 par son propriétaire actuel. Collectionneur de belles GT italiennes, ce dernier avait un faible pour l'anglaise qu'il considérait tout simplement comme la

plus belle des Type E pour sa carrosserie plus large et ses 4 pots d'échappement si caractéristiques. Élégante dans sa teinte Primrose Yellow, nous avons pris beaucoup de plaisir à son volant lors d'un essai d'une trentaine de minutes sur les routes normandes. Le moteur répond à chaque sollicitation avec un couple et une allonge que la boîte de vitesses automatique encaisse sans broncher. La voiture ne chauffe pas, le passage des rapports se fait en douceur et son comportement général est très satisfaisant avec une excellente tenue de route

et un freinage efficace. L'habitacle est en bon état général tout comme la capote en skaï. A noter que la voiture est équipée de la climatisation d'origine qu'il faudra tout de même réviser. Esthétiquement, les éléments de la carrosserie sont bien alignés mais quelques frais cosmétiques seront à prévoir pour lui rendre son lustre d'antan. Facile à prendre en main, confortable et présentée ici à une estimation extrêmement attractive, cette Jaguar Type E V12 est un ticket d'entrée dans l'univers des voitures anciennes par la grande porte !



In 1972, during a Type E Series 3 test, Road & Track magazine described the new V12 as «a real delight, almost alone justifying the entrance ticket». The new V12 is a wonderful mechanism that appeals to all the senses. As pleasant to listen to as

to contemplate, this all-aluminium 5.3-litre, overhead camshaft engine delivering 272 horsepower, enough power to well over 225 km/h, has proved to be as good as its predecessors. In addition, with about 16 seconds for the 0 to 160 km/h, the V12

became the Type E at the highest accelerations.

The more aggressive appearance of the 3 Series hid other mechanical evolutions such as ventilated disc front brakes, anti-dive front suspension, transistorized Lucas

ignition and Adwest power steering; on this car that had become more of a luxury GT than a pure, hard sports car, the automatic transmission was one of the most popular options. Wider wheel arches, a grille with a deeper cooling air intake, a four outlet exhaust and, of course, the sacrosanct V12 emblem on the trunk lid, distinguished the 3 Series from its predecessors with six cylinders. The interior remained in the pure Jaguar tradition. The Type E Series 3, in two-seat roadster or «2+2» coupé version, was built on the long wheelbase platform of the 2 «2+2» Series; it maintained the Jaguar tradition of unrivalled performance and luxury at this price level.

Delivered new in the United States and then imported into France, this 3 Series roadster was purchased in January 2014 by its current owner. A collector of beautiful Italian GTs, the latter had a weakness for the English one, which he simply considered the most beautiful of the E-Types for its

wider bodywork and its 4 characteristic exhaust pipes. Elegant in its Primrose Yellow shade, we had a lot of fun at the wheel during a 30-minute test drive on Normandy roads. The engine responds to each request with a torque and an extension that the automatic gearbox can handle without stumbling. The car doesn't get hot, gear shifting is smooth and its overall handling is very satisfying with excellent handling and efficient braking. The interior is in good condition as well as the leather hood. Note that the car is equipped with the original air conditioning, which still needs to be serviced. Aesthetically, the bodywork elements are well aligned but some cosmetic costs will be expected to restore it to its former glory. Easy to handle, comfortable and presented here at an extremely attractive price, this Jaguar Type E V12 is an entry ticket into the world of vintage cars through the big door!





1966

PLYMOUTH BARRACUDA

Française d'origine
Boîte mécanique
Eligible au Monte Carlo historique

*Sold new in France
Mechanic gearbox
Eligible to the Monte Carlo Historic*

14 000 / 18 000 €

Carte grise française
Châssis n° 68114144

*French registration title
Chassis n°68114144*

La Barracuda est un coupé produit par la division Plymouth de groupe Chrysler. Le premier modèle sort le 1er avril 1964, soit quelques semaines avant celle qui sera sa plus sérieuse concurrente : la Ford Mustang. Elle sera également concurrencée par la Chevrolet Camaro ou encore la Pontiac Firebird et ne connaîtra un réel succès qu'à partir des années 70. Cette première génération de la Barracuda était basée sur le châssis « A-Body » de la Dodge Dart ou de la Plymouth Valiant. Elle se distingue très facilement grâce à sa gigantesque lunette arrière, qui était à l'époque la plus grosse pièce vitrée jamais placée sur une voiture. Cette spécificité restera jusqu'en 1966. A l'origine, trois moteurs

étaient disponibles, deux 6-cylindres en ligne et un V8 de 273 ci, soit 4.5l de cylindrée développant 180ch. En 1966, le tableau de bord ainsi que les faces avant et arrière, sont remodelés. Après plus de 121 000 exemplaires produits, elle cèdera sa place à la seconde génération en 1967.

L'exemplaire que nous présentons a été vendu neuf en France par l'importateur Simca Automobile le 15 septembre 1966. Il aurait alors appartenu à une personnalité du show-business. Cette auto présente aujourd'hui une saillante peinture jaune, son toit, ses jantes et ses bandes de couleur noire lui confèrent un look racing à l'américaine. A l'intérieur, on retrouve une sellerie

en skaï dans son jus avec une console centrale, qui était à l'époque en option. Au niveau mécanique, notre Barracuda est équipée du V8 de 4.5l développant 180 ch, associé à une boîte de vitesses manuelle à 4 rapports. Lors de notre essai routier, nous avons été surpris par le confort d'utilisation de ce muscle car. La puissance de son moteur est parfaitement exploitable grâce à la boîte manuelle qui permet de grimper dans les tours et ainsi de profiter des vocalises du V8. Cette auto possède la particularité d'être éligible au Monte Carlo Historique, elle se positionne donc comme une alternative originale et vous démarquera avec certitude des autres concurrents.



The Barracuda is a coupé produced by the Plymouth division of the Chrysler group. The first model was released on April 1st, 1964, a few weeks before the one that would be its most serious competitor: the Ford Mustang. It will also be competed by the Chevrolet Camaro or the Pontiac Firebird and will only be a real success from the 70s. This first generation of the Barracuda was based on the «A-Body» chassis of the Dodge Dart or Plymouth Valiant. It is very easily distinguished by its gigantic rear window, which was at the time the largest glass part ever placed on a car. This specificity remained until 1966. Originally, three engines were avail-

able, two 6-cylinder in-line and a 273-ci V8, or 4.5 litres of displacement developing 180 hp. In 1966, the dashboard as well as the front and rear panels were remodeled. After more than 121,000 copies produced, it was replaced by the second generation in 1967. The car we are presenting was sold new in France by the importer Simca Automobile on September 15, 1966. He would then have belonged to a show business personality. This car now has a prominent yellow paint, its roof, rims and black stripes give it an American racing look. Inside, there is a leather upholstery in its original state with a central console, which was at the time an option. Mecha-

nically, our Barracuda is equipped with the 4.5-litre V8 engine developing 180 hp, combined with a 4-speed manual gearbox. During our road test, we were surprised by the comfort of use of this muscle car. The power of its engine is perfectly exploitable thanks to the manual gearbox, which allows you to revs and thus enjoy the vocals of the V8. This car has the particularity of being eligible for the Monte Carlo Historic or the Heritage Touring Cup (Peter Auto), so it is positioned as an original alternative and will certainly set you apart from the other competitors.



AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1995

BMW M5 EVO TOURING INDIVIDUAL

28 000 / 40 000 €

Seulement 209 exemplaires Touring EVO
en boîte manuelle
Historique complet
Superbe configuration « Individual »

Châssis n°: WBSHJ91050BL01878
Carte grise française

*Only 209 models Touring EVO built
Complete history
Superb Individual version*

*Chassis n°: WBSHJ91050BL01878
French registration papers*

AGUTTES

La BMW M5 première du nom, apparaît en 1985 sur la génération E28. Celle-ci vient révolutionner le milieu de la voiture de sport en déclinant une sage berline de série en monstre de la route capable de rivaliser avec certaines Porsche. Quelques 2 000 unités furent écoulées durant une carrière relativement courte. Déjà, les ingénieurs de Motorsport travaillaient à une évolution sur la toute nouvelle génération E34. Présentée en janvier 1988, la nouvelle BMW E34 connaîtra

un succès planétaire et une carrière longue de 10 ans. La très désirable M5 est le fleuron de la gamme et développe 315 chevaux, elle sévit sans concurrence dans le marché haut de gamme des berlines les plus rapides du monde. Avec une vitesse de pointe de 250 km/h puis 280 km/h avec la dernière version 3.8l. Sur un total de 1,3 million de E34 vendues, on compte 12 254 M5 commercialisées dont 891 en version Touring. Sa carrière se décline en trois étapes majeures : Le modèle

3.6 L de 315 ch, la version 3.8 L dès 1991 puis la 3.8 L EVO de 340 ch à partir de mai 1994. La M5 EVO est donc l'évolution la plus désirable en étant la dernière BMW à être équipée du magnifique bloc 6 cylindres M30 dérivé du sublime coupé 2800 CS. Cette dernière version est rarissime, ce qui s'explique par un prix de vente élevé de 605 000 francs (hors options) en 1995 ! Le modèle qui nous intéresse dans ces pages est donc l'une des dernières M5

EVO fabriquées puisque mise en circulation le 07 juillet 1995 alors que la production cesse quelques jours plus tard. Spécifique au modèle EVO, celle-ci est équipée de la nouvelle boîte Getrag à 6 rapports, des jantes en 18 pouces et des énormes freins à disques de type « compound » de 345 mm de diamètre pincés par des étriers à 4 pistons. Notre M5 Touring fut vendue neuve en Allemagne (seuls deux exemplaires furent vendus neufs en France) et commandée dans une configuration spéciale : non content d'être déjà très bien équipé en version de base, son propriétaire avait opté pour le cuir bi-ton, le double toit ouvrant, les rétroviseurs M et la sublime couleur disponible sur commande Individual « DaytonaViolet ».

La configuration de ce break pour famille sportive est véritablement exclusive. Comme son carnet d'entretien l'atteste, la voiture fut régulièrement entretenue dans le réseau BMW en Allemagne puis en France lorsqu'elle fut importée en 2008. Uniquement conduite par des propriétaires passionnés et soigneux, conscients de la rareté d'une telle auto, chacun entretiendra cette Touring sans limite de budget. M. G, le propriétaire actuel achètera dans le réseau BMW un jeu de jantes neuf avant que celles-ci ne soient plus disponibles au catalogue. Dans la liste des pièces neuves, nous pouvons ajouter les énormes freins à disques et les plaquettes ainsi que de nombreuses durites. Le dossier complet de la voiture est dispo-

nible : le carnet d'origine, la facture d'achat, le manuel d'utilisation ... tous les accessoires sont également présents tels que l'attelage amovible dans le coffre (option d'époque), les outils BMW, le téléphone ... A l'essai la voiture se révèle être d'une incroyable polyvalence en acceptant d'être conduite à allure douce comme de franchir des vitesses inavouables en toute sécurité sur des routes secondaires. Avec un kilométrage certifié de 162 000 km et un contrôle technique vierge à jour, cette rarissime M5 Touring représente une occasion rare d'acquiescer l'un des plus beaux et des plus performants breaks de la Marque à l'Hélice.



The first BMW M5 of the name, appeared in 1985 on the E28 generation. This one revolutionizes the world of sports cars by turning a standard sedan into a road monster capable of competing

with some Porsche cars. Some 2,000 units were sold during a relatively short career. Already, Motorsport engineers were working on an evolution on the brand new E34 generation. Introduced in January 1988, the

new BMW E34 will be a worldwide success and a 10-year career. The highly desirable M5 is the flagship of the range and develops 315 horsepower, it is unrivalled in the premium market for the world's fastest

sedans. With a top speed of 250 km/h and then 280 km/h with the latest 3.8l version. Out of a total of 1.3 million E34 sold, 12,254 M5 were sold, including 891 in the Touring version. His career was divided into three major stages: the 315 hp 3.6 L model, the 3.8 L version from 1991 and the 340 hp 3.8 L EVO from May 1994. The M5 EVO is therefore the most desirable evolution as it is the last BMW to be equipped with the magnificent 6-cylinder M30 block derived from the sublime 2800 CS coupé. This latest version is extremely rare, which is explained by a high selling price of 605,000 francs (excluding options) in 1995!

The model we are interested in in these pages is therefore one of the last M5 EVOs manufactured since it was put into service on July 07, 1995, while production ceases a few days later. Specific to the EVO model, it is equipped with the new 6-speed Getrag gearbox, 18-inch wheels and huge 345 mm diameter compound disc brakes pinched by 4-piston calipers. Our M5 Touring was sold new in Germany (only two were sold new in France) and ordered in a special configuration: not content to be already very well equipped in the basic version, its owner had chosen for two-tone leather, the double sunroof, the M mirrors and the

sublime colour available on order Individual «DaytonaViolet». The configuration of this sports family station wagon is truly exclusive. As its maintenance logbook shows, the car was regularly serviced in the BMW network in Germany and then in France when it was imported in 2008. Only driven by passionate and careful owners, aware of the rarity of such a car, everyone will maintain this Touring with no budget limit. Mr. G, the current owner will buy a set of new wheels in the BMW network before they are no longer available in the catalogue. In the list of new parts, we can add the huge disc brakes and pads as well as many cooling hoses. The complete car file is available: the original notebook, the purchase invoice, the user manual... all the accessories are also present such as the removable hitch in the trunk (original option), BMW tools, the telephone... On test the car proves to be incredibly versatile by accepting to be driven at a smooth pace as well as to cross untold speeds limit in complete safety on secondary roads. With a certified mileage of 162,000 km and an up-to-date blank roadworthiness test, this extremely rare M5 Touring represents a rare opportunity to acquire one of the Bavarian brand most beautiful and powerful estate cars.





AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



2000

BMW Z3 M COUPÉ

28 000 / 40 000 €

Break de chasse
Exemplaire en très bon état
Entretien régulier

Carte grise française
Châssis n° WBSCM91020LB57057

*Shooting-break
Very good conditions
Regular maintenance*

*French registration title
Chassis n° WBSCM91020LB57057*

AGUTTES

Un look d'enfer et une cavalerie généreuse pour un plaisir de conduite à couper le souffle... Ainsi pourrait se résumer en quelques mots le Z3 Coupé élaboré par le département Motorsport de BMW. Après une version M développée sur la base du roadster présentée en 1996 au Salon de Genève, le Coupé M naît l'année suivante de la volonté de l'entité Motorsport d'offrir une base plus rigide à sa dernière

création. Le projet a été développé par Burkhard Göschel et la métamorphose du roadster en shooting break réalisée par le designer Chris Bangle. Sous le capot est logé le 6-cylindres en ligne de 3 201 cm³ signé «BMW M Power», l'une des plus belles créations du département Motorsport, revendiquant une puissance de 321ch et un couple de 350 Nm. Il s'agit alors du 6-cylindres en ligne de série avec le plus haut rende-

ment de l'histoire BMW. Ainsi motorisé, le nouveau coupé M, plus léger d'une centaine de kg que la M3 expédie le 0 à 100 km/h en 5,3 secondes. Extérieurement, le Coupé Z3 M bénéficie d'un design original destiné à le rendre plus agressif (grilles de ventilation latérales, rétroviseurs ovales...). Son intérieur se distingue par des sièges spécifiques et trois cadrans supplémentaires implantés sur la console centrale. Au total 2 999

exemplaires du modèle présenté ont été produits de 1998 à 2000.

L'exemplaire que nous présentons a été immatriculé pour la première fois le 12 janvier 2000. Crédité aujourd'hui d'un peu moins de 132 000 km, il se trouve dans un très bel état général. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2015 et parcourut environ 3 000 km à son volant. Il présente une belle configuration avec

sa peinture gris métallisé et un intérieur en cuir bicolore rouge Imola et noir. Bien équipé, il dispose d'un toit ouvrant, du régulateur de vitesse, du système audio Harman Kardon, du téléphone embarqué et de la climatisation.

Au niveau mécanique celui-ci a été entretenu régulièrement ces dernières années et toujours dans le même garage depuis 2012. Une révision a d'ailleurs été effectuée pour la vente.

A son volant, les sensations sont garanties, les montées en régime du 6-cylindres sont franches et sa sonorité des plus agréables. Présenté aujourd'hui à une estimation attractive, ce break de chasse possède tous les arguments pour vous convaincre de repartir à son volant.



A devilish look and plenty of horsepower for breathtaking sensations behind the wheel is how one might sum up the concept of the Z3 Coupé developed by the Motorsport Department

of BMW. After the M version of the Z3 roadster, which was presented at the 1996 Geneva Motor Show, the M Coupé was introduced the following year in accordance with the desire of the Motorsport

Department to use a more rigid chassis for its latest mechanical package. The project was directed by Burkhard Göschel and the transformation of the roadster into a sort of shooting-brake was car-

ried out by the designer Chris Bangle. Under the bonnet is housed a 3201 cc straight-6 cylinder engine, labelled «BMW M Power», one of the best creations of the Motorsport Department and rated at 321 bhp and 350 Nm max torque. This power unit had the highest specific output of any straight-6 series production engine in the history of BMW. The new M Coupé, 100 kg lighter than the similarly powered M3 saloon, would accelerate from 0 to 100 kph in 5.3 seconds. The unusual body design of the Z3 M Coupé was intended to give it a more aggressive look, with side hot-air outlets and oval rear-view mirrors. The interior featured exclusive new seats and three extra dials set into the centre console. An all, 2,999 vehicles of the model in our sale were built between 1998 and 2000.

The car we are presenting was first registered on January 12, 2000. Credited today with a little less than 132,000 km on the odometer, it is in very good general condition. Its current owner acquired it in 2015 and drove about 3,000 km. It has a beautiful configuration with its metallic grey paint and a two-tone Imola red and black leather interior. Well equipped, it has a sunroof, cruise control, Harman Kardon audio system, on-board phone and air conditioning. Mechanically, it has been regularly maintained in recent years and still in the same garage since 2012. A review was carried out before the sale. At the wheel, the sensations are guaranteed, the 6-cylinder's acceleration is clear and its sound is very pleasant. Presented today at an attractive estimate, this shooting-break has all the arguments to convince you to take the wheel again.





1992

PORSCHE 928 GTS

55 000 / 65 000 €

Rare boîte mécanique
Française d'origine, carnets et manuels
Superbe état de présentation et de fonctionnement

Carte grise française
Châssis n°WP0ZZZ92ZNS800686

*Rare mechanical box
Delivered new in France, notebooks and manuals
Superb running and looking condition*

*French registration papers
Chassis n°WP0ZZZ92ZNS800686*

La 928 est née de la volonté des dirigeants de Porsche de l'époque, et en particulier Ernst Fuhrmann, le créateur du 4-cylindres à plat double arbres des Porsche 550 et 718, de sortir de la monoculture 911 dont ils estimaient que l'architecture du moteur en porte-à-faux arrière n'avait pas d'avenir. C'est ainsi que la marque optera pour le concept d'une GT à moteur avant refroidi par eau et lancera le projet dès 1971. Dès sa sortie à l'automne 1977, la 928, première Porsche motorisée par un moteur V8 (de rigueur sur le marché américain), s'impose comme la nouvelle référence Grand Tourisme et décroche même le titre convoité de voiture européenne de l'année en 1978. Aussi, très rapidement, la gamme évoluera vers plus de puissance et plus d'équipements jusqu'à la 928 GTS qui offre un compromis

confort-efficacité-sport rarement égalé... La Porsche 928 GTS ne supplante pas la Porsche 911, mais apporte un regard différent sur la voiture de sport.

Le modèle que nous présentons est exceptionnel par bien des aspects. De couleur bleue (Metallic blue) et surtout équipée de la boîte de vitesses manuelle, elle est livrée par le concessionnaire Porsche Philippe SA à Villeneuve d'Ascq le 9 juillet 1992 à son premier propriétaire. Elle fut très régulièrement entretenue comme en atteste son carnet d'entretien tamponné par le spécialiste Alfort Sport Garage à Maison-Alfort puis par le Garage VAM à Saint-Maur en Seine et Marne. Entre les mains d'un collectionneur Porsche rêvant depuis longtemps de compter une 928 GTS dans sa collection, son fonctionnement est irréprochable. Si l'habitacle a l'aspect

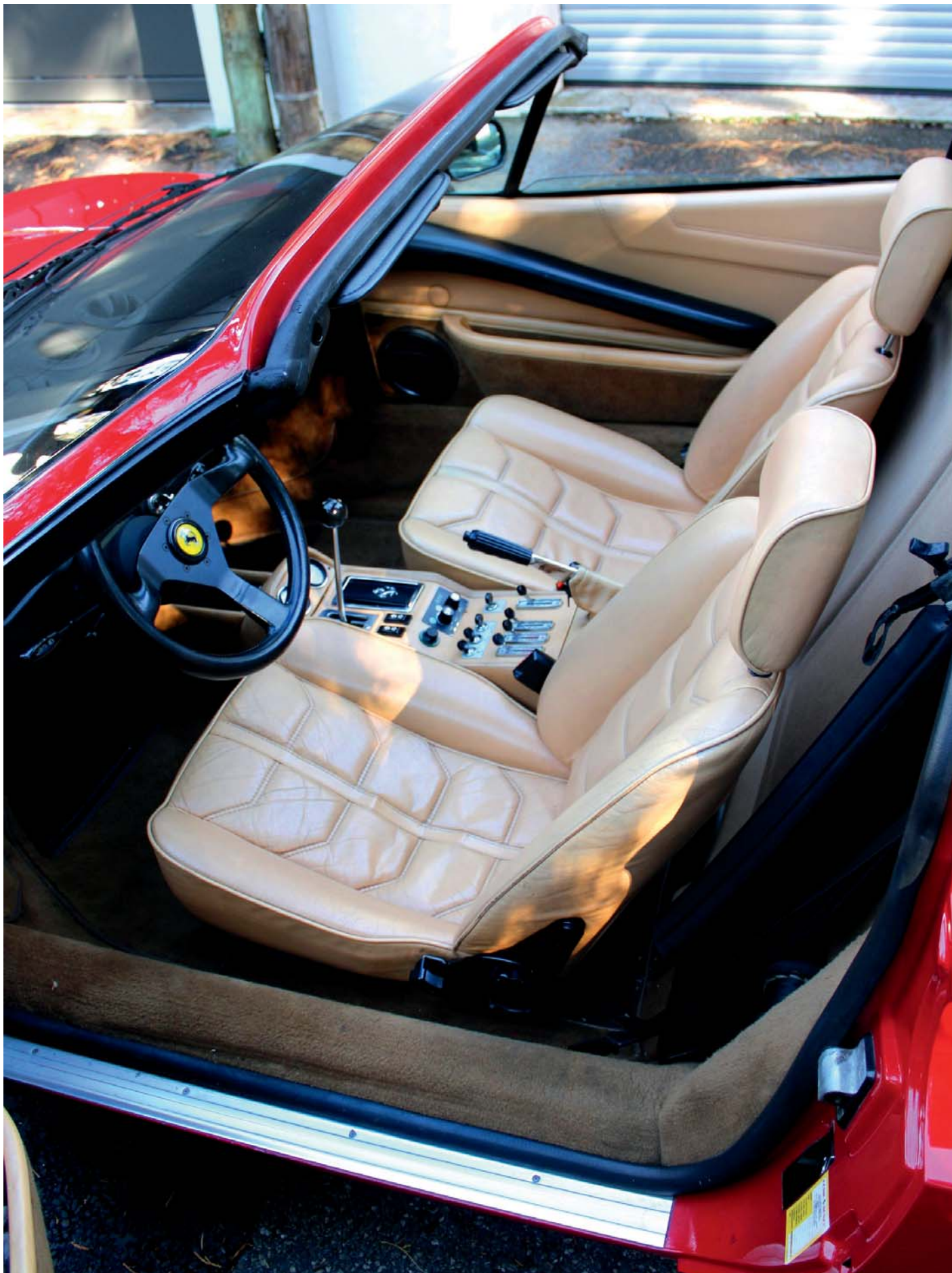
du neuf avec des sièges en cuir bleu, des moquettes assorties et une console centrale dans un état irréprochable, il en est de même des différents éléments de carrosserie, parfaitement alignés et semblent-ils en peinture d'origine. Seul petit défaut, un petit point de corrosion sera à reprendre sous la custode arrière droite. Comptabilisant 126 000 km, la voiture sort tout juste de révision et sera bien entendu accompagnée de son carnet d'entretien, manuel d'utilisation, mode d'emploi de l'autoradio d'origine et de nombreuses factures et contrôles techniques remontant à 2002. Selon le Porsche Club 928 France, seulement 60 Porsche 928 GTS auraient été livrées en France en 1992. Il ne fait aucun doute que notre modèle à l'historique limpide en est l'un des plus beaux exemplaires actuellement sur le marché.



The 928 was born out of the desire of Porsche's managers at the time, and in particular Ernst Fuhrmann, the creator of the twin-shaft 4-cylinder flat-cylinder Porsche 550 and 718, to get out of the 911 monoculture, which they believed had no future in the architecture of the rear overhang engine. Thus, the brand opted for the concept of a GT with a water-cooled front engine and launched the project in 1971. As soon as it was released in the autumn of 1977, the 928, the first Porsche powered by a V8 engine (which is the standard in the American market), established itself as the new Grand Tourisme reference and even won the coveted title of European car of the year in 1978. Also, very quickly, the range will evolve towards more power and more equipment up to the 928 GTS,

which offers a comfortable, efficient and sporty compromise that is rarely equalled... The Porsche 928 GTS does not replace the Porsche 911, but brings a different perspective to the sports car. The model we present is exceptional in many ways. Of blue color (Metallic blue) and especially equipped with the manual gearbox, it was delivered by the Porsche Philippe SA dealer in Villeneuve d'Ascq on July 9, 1992 to its first owner. It was regularly maintained as attested by its maintenance logbook stamped by the specialist Alfort Sport Garage at Maison-Alfort and then by the VAM Garage at Saint-Maur en Seine et Marne. In the hands of a Porsche collector who has long dreamed of having a 928 GTS in his collection, its operation is beyond reproach. If the interior looks

like new with blue leather seats, matching carpets and a centre console in perfect condition, so do the various body parts, perfectly aligned and looking as if they were originally painted. The only small defect is a small corrosion point to be found under the right rear custode. At 126,000 km, the car has just been overhauled and will of course be accompanied by its maintenance booklet, user manual, instructions for use of the original car radio and numerous invoices and roadworthiness tests dating back to 2002. According to the Porsche Club 928 France, only 60 Porsche 928 GTs were delivered to France in 1992. There is no doubt that our model with its clear history is one of the most beautiful examples on the market today.





1984

FERRARI 208 TURBO

55 000 / 75 000 €

Belle présentation
Seulement 437 exemplaires produits
Désirable version découvrable

Carte grise française de collection
Châssis n° ZFFKA11B000049485

*Nicely presented
Only 437 cars made
Desirable targa version*

*French registration papers as historic vehicle
Chassis n° ZFFKA11B000049485*

AGUTTES

Lancée en 1975, la Ferrari 308 et son moteur de 3 litres rencontre un important succès, notamment grâce à son apparition dans la série Magnum. Cependant Ferrari n'oublie pas son marché national, qui se trouve lourdement taxé sur les cylindrées de plus de 2 litres. Faisant suite à la Dino 206, puis à la 208 GT4, c'est tout logiquement qu'une version 208 à moteur 2 litres et 155 chevaux fait son apparition

en 1980. Naturellement moins puissante que la 308 qui développe alors 255 chevaux, Ferrari se ressaisit en 1982 en greffant pour la première fois de son histoire un Turbo KKK au V8 qui développe alors 219 chevaux. La nouvelle 208 Turbo est alors plus en phase avec les attentes des clients du marché domestique de la marque au Cheval cabré. L'adjonction d'un manomètre de pression

de turbo, d'un spoiler arrière ainsi que d'une prise d'air latérale supplémentaire nécessaire au refroidissement du turbo lui confèrent un soupçon d'agressivité. La 208 Turbo évoluera en 1986 en déclinaison GTB ou GTS Turbo. Le turbocompresseur KKK sera alors remplacé par un IHI et la puissance du V8 montera jusqu'à 252 chevaux. L'exemplaire que nous vous présentons ici est l'un des 437 produits en

version Turbo sur les 3 100 unités de 208 sorties des chaînes de Maranello. Il fut immatriculé pour la première fois en Italie au mois de septembre 1984. Notre 208 Turbo se présente aujourd'hui dans sa teinte Rosso Corsa originale et avec sa sellerie en cuir beige d'origine joliment patinée et très bien conservée. La voiture présente très bien grâce à sa peinture bien appliquée et aux très bons

alignements. Arrivée en France il y a maintenant plusieurs années, cette 208 qui présente un peu plus de 81 000 km au compteur est désormais la propriété d'un collectionneur averti de la région lyonnaise depuis près de 4 ans. La voiture est accompagnée de ses carnets et de plusieurs factures dont la plus récente datée de 2018 avec notamment des travaux portés sur la transmission. Plus

exotique qu'une Ferrari 308 et pionnière de la mode des moteurs turbo que nous retrouverons ensuite sur les 288 GTO et F40, cette 208 Turbo mérite d'être redécouverte à travers ce bel exemplaire en version découvrable.



Launched in 1975, the Ferrari 308 and its 3-litre engine met with great success, thanks in particular to its appearance in the Magnum series. However, Ferrari does not forget its

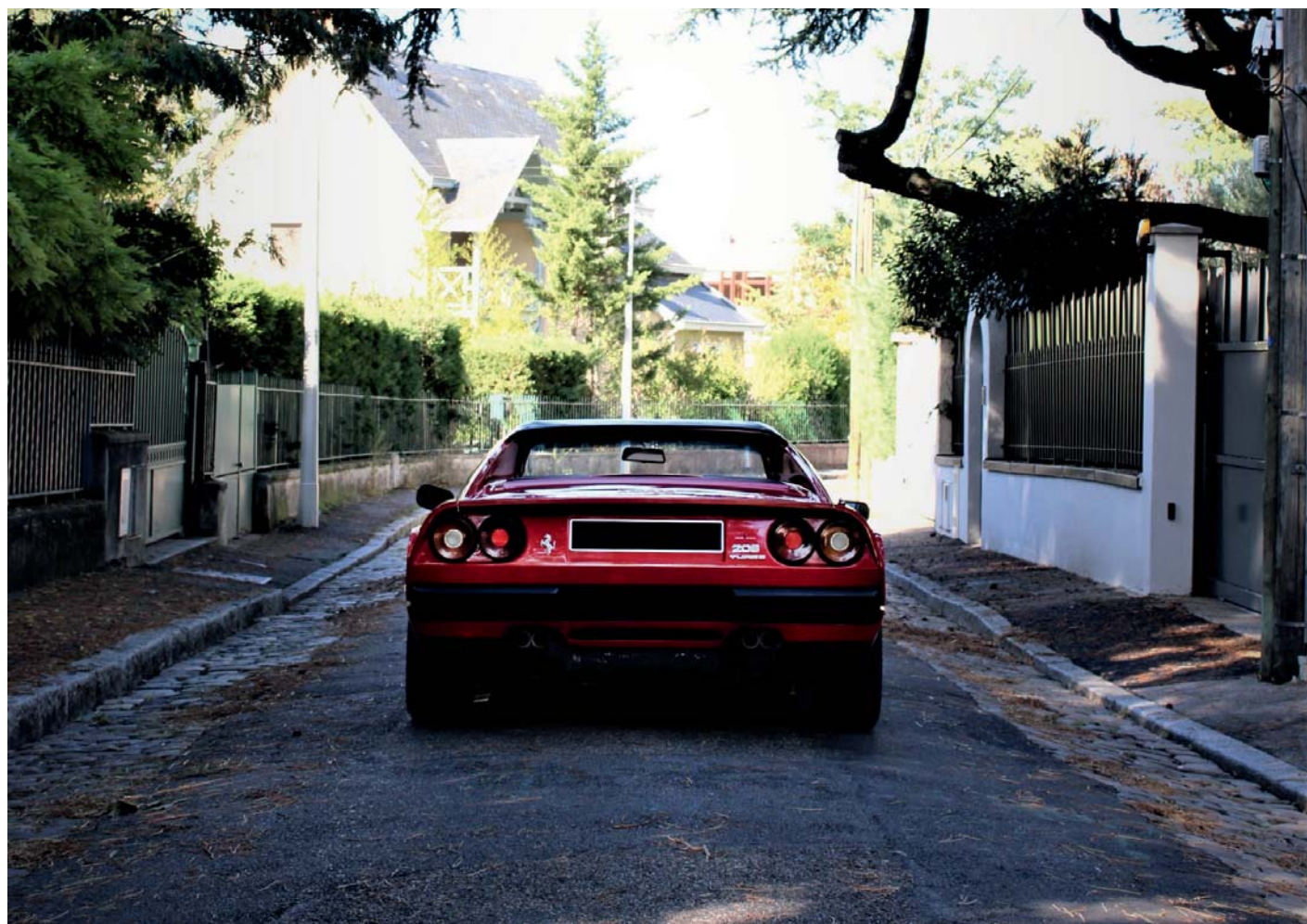
national market, which is heavily taxed on engines over 2 litres. Following on from the Dino 206, then the 208 GT4, it was only logical that a 208 version with a 2-litre engine and 155 horse-

power appeared in 1980. Naturally less powerful than the 308, which then developed 255 horsepower, Ferrari recovered in 1982 by grafting a KKK Turbo to the V8 for the first time in its history. The

new 208 Turbo is then more in line with the expectations of customers in the domestic market of the prancing horse brand . The addition of a turbo pressure gauge, a rear spoiler and an additional side air intake necessary for cooling the turbo gives it a hint of aggressiveness. The 208 Turbo will evolve in 1986 as a GTB or GTS Turbo version. The KKK turbocharger will then be replaced by an IHI and the power of the V8 will increase to 252 horsepower.

The car we show here is one of the 437 Turbo versions of the 3,100 208 units outputs from the Maranello chains. It was first registered in Italy in September 1984. Our 208 Turbo is now available in its original Rosso Corsa shade and with its original beige leather upholstery, with a nice patina and very well preserved.

The car looks very good thanks to its well applied paint and very good alignments. Having arrived in France several years ago, this 208, which has just over 81,000 km on the clock, is now the property of an experienced collector from the Lyon region for nearly 4 years. The car is accompanied by its notebooks and several invoices, the most recent of which was dated 2018, including work on the transmission. More exotic than a Ferrari 308, the 208 is also a pioneer in turbo engine fashion, before we find it then on the 288 GTO and F40. This 208 Turbo deserves to be rediscovered through this beautiful example in a discoverable version.



AGUTTES



AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1994

FERRARI 456 GT

45 000 / 55 000 €

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

Carte grise monégasque
Châssis : ZFFSD44B000098458

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

*Monaco registration papers
Chassis number: ZFFSD44B000098458*

AGUTTES

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 se trouve 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 en très bon état et n'a pas trop souffert des affres du soleil. Crédité de 56 000 kilomètres au compteur, elle dispose du duplicata de son carnet d'entretien, de sa housse, de sa trousse à outils et d'une valise. En 2015, une révision générale impliquant le changement de la courroie de distribution a été effectuée par la concession

Ferrari à Avignon, le compteur affichait alors 55 295 km. L'échappement d'origine laisse exprimer à sa juste mesure le V12 de cette Ferrari que l'on peut considérer comme l'un des plus beaux dessins de

Pininfarina. Une voiture exceptionnelle, un jalon important dans l'histoire de la marque. Avec une estimation aussi attractive, les collectionneurs ne s'y tromperont pas.



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.



AGUTTES



AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1999

FERRARI 550 MARANELLO

80 000 / 100 000 €

Française d'origine et moins de 27 000 km
Historique complet, deuxième main,
carnets et factures
Rare option 250 GT Lusso et roue de secours.

Carte grise française
Châssis n°ZFFZR49B000117412

*delivered new in France, less than 27,000 km
Complete history, second hand,
notebooks and invoices
Rare option 250 GT Lusso and spare wheel.*

*French registration papers
Chassis n°ZFFZR49B000117412*

Ferrari mit longtemps à se résoudre à adopter une architecture à moteur central pour ses berlinettes les plus performantes, la firme y est finalement venu après la Daytona avec les Berlinetta Boxer. Celles-ci ont été suivies par la famille des Testarossa mais, après les 512 TR et 512 M, la marque revint au V12 placé à l'avant, disposition traditionnelle permettant d'augmenter l'espace dans l'habitacle

et de retrouver une configuration 2+2. Élégamment dessiné par Pininfarina, le nouveau modèle dévoilé en 1996 recevait un V12 de 5,5 litres, comme le rappelle son appellation, dérivé de celui de la 456 GT, qui développait 485 chevaux. Avec une telle puissance, les performances étaient particulièrement élevées et la 550 Maranello faisait partie des rares élues capables de dépasser les 300 km/h.

Livrée neuve en novembre 1999 par l'importateur officiel Charles Pozzi à Levallois-Perret à son premier propriétaire parisien, notre Ferrari 550 Maranello est de couleur bleu Tour de France avec un intérieur en cuir beige et moquettes assorties. Quatre options sont notifiées sur la facture d'achat jointe au dossier : étriers de freins rouge, plage arrière type 250 GT Lusso, kit roue de secours et sièges « Daytona » le tout pour la

modique somme de 1 283 685 francs. Dès sa sortie, la Maranello était considérée comme l'une des plus belles et performantes GT du monde. Cela n'a pas changé aujourd'hui et l'état de notre exemplaire est tout simplement superbe. L'habitacle est dans un état irréprochable tout comme sa carrosserie. Comme le montre son carnet d'entretien et les factures jointent au dossier, cette

voiture a fait l'objet d'un entretien régulier. Affichant un peu moins de 27 000 km, elle est l'une des 550 Maranello les moins kilométrées du marché et possède bien entendu sa pochette d'origine avec tous les manuels, doubles des clefs et contrôles techniques remontant à 2003. A noter que la courroie de distribution a été remplacée en mai dernier à 25 995 km.

Marquant un retour aux fondamentaux chez Ferrari, la 550 Maranello est sans l'ombre d'un doute un modèle majeur dans l'histoire de la firme italienne. Cet exemplaire en parfait état de présentation et de fonctionnement en est l'un des plus beaux témoignages.



Ferrari took a long time to resolve to adopt a central engine architecture for its most efficient sedans, the company finally came after the Daytona with the Berlinetta Boxers. These were

followed by the Testarossa family, but after the 512 TR and 512 M, the brand returned to the V12 at the front, a traditional arrangement that increases the space in the cabin and allows a 2+2 configuration

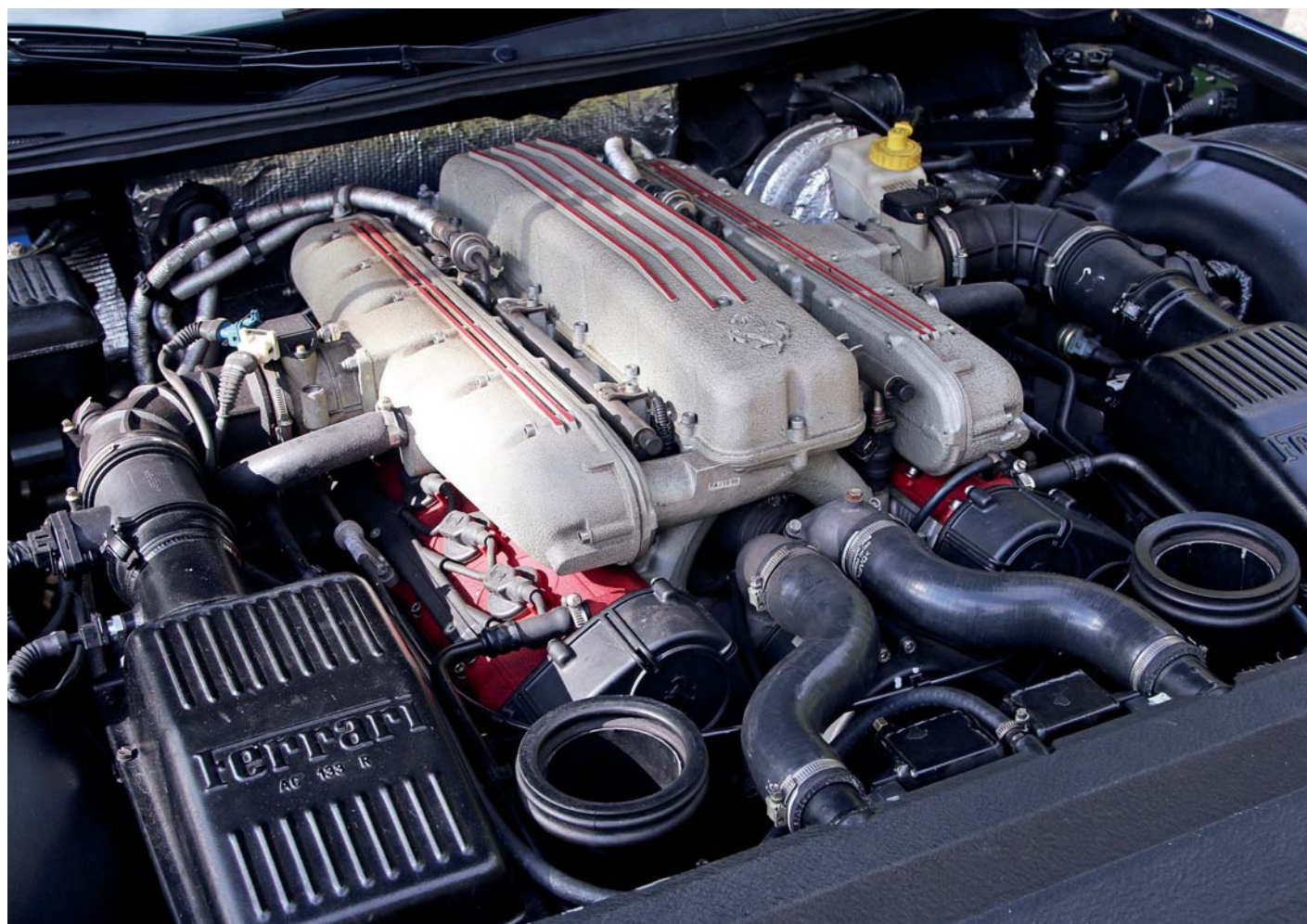
to be restored. Elegantly designed by Pininfarina, the new model unveiled in 1996 received a 5.5-litre V12, as its name suggests, derived from the 456 GT, which produced 485 horsepower. With such

power, the performances were particularly high and the 550 Maranello was one of the few elected women capable of exceeding 300 km/h.

Delivered new in November 1999 by official importer Charles Pozzi in Levallois-Perret to its first Parisian owner, our Ferrari 550 Maranello is Tour de France blue with a beige leather interior and matching carpets. Four options are notified on the purchase invoice attached to the file: red brake calipers, rear deck type 250 GT Lusso, spare wheel kit and «Daytona» seats, all for the modest sum of 1,283,685 francs. From its launch, the Maranello was considered one of the most beautiful and efficient GTs in the world. This has not changed today and the condition of our copy is simply superb. The interior is in perfect condition as is the

bodywork. As shown in its maintenance logbook and invoices attached to the file, this car has been regularly serviced. With a little less than 27,000 km, it is one of the 550 Maranello with the lowest mileage on the market and of course has its original pocket with all the manuals, copies of keys and roadworthiness tests dating back to 2003. It should be noted that the timing belt was replaced last May at 25,995 km.

Marking a return to fundamentals at Ferrari, the 550 Maranello is without a doubt a major model in the history of the Italian firm. This copy, in perfect condition and in perfect working order, is one of the most beautiful examples of this.





AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



2005

LAMBORGHINI MURCIELAGO ROADSTER LP 580 «BOITE MÉCANIQUE»

Rare deuxième main, seulement 28 200 km
Européenne, carnets, 4 jeux de clefs,
factures d'entretien

Moins de 20 exemplaires produits en boîte
mécanique, rarissime à la vente
Jamais accidentée, historique limpide,
toujours entretenue dans le réseau

N° Châssis: ZHWBE26M05LA01466
Carte grise française

*Rare second hand, only 28,200 km
European, notebooks, 4 spare keys,
maintenance invoices
Less than 20 copies produced
with mechanical box, extremely rare for sale
Never damaged, clear history,
always maintained carefully*

*Frame No.: ZHWBE26M05LA01466
French registration papers*

250 000 / 350 000 €

«**E**xtrême, décalée et provocante, la Murcielago Roadster respecte rigoureusement la philosophie de Lamborghini. Et, cerise sur le gâteau, son côté radical n'empêche pas une réelle facilité de prise en mains.» Tels étaient les propos des journalistes du magazine Sport-Auto après leur essai en septembre 2004 de la dernière-née de Sant'Agata Bolognese. Sublime et exubérante, la Lamborghini

Murcielago roadster fait incontestablement partie des monuments de la haute couture automobile. Dérivée du coupé du même nom, elle fut présentée en 2004 au salon de Genève et est entrée en commercialisation en fin d'année à l'occasion du salon de Paris, lors duquel elle trônait, seule, sur le stand de la firme italienne. Grâce à son design très travaillé réalisé par Luc Donckerwolke, elle conserve des lignes acérées comme celles d'un avion furtif,

perpétuant ainsi des valeurs propres à Lamborghini. Le pare-brise et les vitres latérales présentent une ligne de toit très basse et droite, permettant un déploiement aisé de la capote qui s'intègre alors parfaitement avec la ligne du roadster dont les éléments aérodynamiques ne se découvrent qu'en cas de nécessité, soit pour refroidir le bouillant V12, soit pour ajouter de l'appui à grande vitesse. Le capot moteur est également inédit et vu

AGUTTES



de dessus, sa forme fait penser à une aile d'avion. On note également la présence de nouvelles jantes de même qu'une double sortie d'échappement centrale inédite avec une section plus grande que sur le coupé. Le modèle que nous présentons fut vendu neuf équipé de la rarissime boîte de vitesse mécanique à six rapports par la concession Lamborghini de Stockholm en Suède le 25 mai 2007 dans une teinte Grigio Avion avec un intérieur en cuir gris foncé ton sur ton. Produit à seulement 899 exemplaires dans le monde, on estime à seulement 2 % le nombre de Murciélago roadster produits avec la boîte mécanique, soit 18 exemplaires dans le monde! Ce roadster fut ensuite acheté par son propriétaire actuel français en janvier 2009 alors qu'il comptabilisait 7 000 km. Collectionneur attentif et méticuleux, il prit bien soin de toujours l'entretenir au sein du réseau de la marque, le dernier entretien incluant le change-

ment préventif de l'embrayage en mai 2015 lorsque la voiture comptabilisait 27 293 km. Comptabilisant aujourd'hui 28 200 km, la voiture est en parfait état de présentation et de fonctionnement. Les éléments de carrosserie sont impeccables et en peinture d'origine. Dans l'habitacle, sobre et bien fini, la planche de bord présente une ergonomie qui trahit les influences d'Ingoldstat. L'instrumentation est claire, précise tout comme la position de conduite, bien plus adaptée et confortable que celle de la Diablo. Disposant de la suspension avant ajustable de 45 mm à basse vitesse, la Murciélago roadster peut évoluer assez facilement en circulation urbaine et sur nos vieilles routes d'Europe... Un must en rapport avec sa tenue de route et ses performances éblouissantes, confirmant ainsi le renouveau de la marque entamé en 2001.

Avec une cylindrée totale de 6 192 cm³,

développant la puissance faramineuse de 580 cv – le tout bien géré par la gestion électronique intégrale Lamborghini L.I.E. – la Lamborghini Murciélago roadster passe de 0 à 100 km/h en moins de 4 secondes et peut atteindre les 320 km/h cheveux au vent. Aussi performante que le coupé, mais avec des sensations totalement décuplées, produit à une petite vingtaine d'exemplaires seulement avec la boîte mécanique, les Murciélago roadster en boîte mécanique sont rarissimes à la vente, précieusement conservées dans les garages des plus grandes collections du monde. Les prix de sa concurrente de l'époque, à savoir la Ferrari 599 GTB Fiorano dont une cinquantaine d'exemplaires furent produits en boîte mécanique, laissent à penser qu'il s'agit là d'une occasion exceptionnelle d'acquérir une des voitures de sport les plus exclusives de demain.



«*E*xtreme, offbeat and provocative, the Murciélago Roadster rigorously respects Lamborghini's philosophy. And, icing on the cake, its radical side does not prevent a real ease of handling.» These were the words of the journalists of Sport-Auto magazine after their test in September 2004 of Sant'Agata Bolognese's latest baby. Sublime and exuberant, the Lamborghini Murciélago roadster is undoubtedly one of the monuments of high fashion in the automotive industry. Derived from the coupé of the same name, it was presented in 2004 at the Geneva Motor Show and went on sale at the end of the year at the Paris Motor Show, where it was on its own at the Italian company's stand. Thanks to its



AGUTTES



highly crafted design by Luc Donckerwolke, it retains sharp lines like those of a stealth aircraft, thus perpetuating Lamborghini's own values. The windscreen and side windows have a very low and straight roof line, allowing easy deployment of the soft top, which then integrates perfectly with the roadster line, whose aerodynamic elements can only be uncovered if necessary, either to cool the boiling V12 or to add support at high speed. The engine hood is also new and seen from above, its shape looks like an aircraft wing. We also note the presence of new rims as well as a new dual central

exhaust outlet with a larger cross-section than on the coupé.

The model we present was sold new equipped with the extremely rare six-speed mechanical gearbox by the Lamborghini dealership in Stockholm, Sweden on May 25, 2007 in a Grigio Avion shade with a tone on tone dark grey leather interior. Produced in only 899 units worldwide, it is estimated that only 2% of Murciélago roadsters are produced with the mechanical gearbox, or 18 units worldwide! This roadster was then bought by its current French owner in January 2009 when it was 7,000 km

long. An attentive and meticulous collector, he took great care to always maintain it within the brand's network, the last maintenance including the preventive change of the clutch in May 2015 when the car was 27,293 km long. Now at 28,200 km, the car is in perfect condition and in perfect working order. The bodywork elements are impeccable and in original paint. In the cabin, sober and well finished, the dashboard has an ergonomics that betrays Ingoldstat's influences. The instrumentation is clear, precise and precise, as is the driving position, much more adapted and



comfortable than that of the Diablo. With its 45 mm adjustable front suspension at low speed, the Murciélago roadster can easily evolve in urban traffic and on our old European roads.... A must in terms of handling and dazzling performance, confirming the brand's renewal that began in 2001. With a total displacement of 6,192 cm³, developing the incredible power of 580 hp - all well managed by Lamborghini L.I.E. integral electronic management - the Lamborghini Murciélago roadster goes from 0 to 100 km/h in less than 4 seconds and can reach 320 km/h hair in the wind. As efficient

as the coupé, but with totally increased sensations, only about twenty of them produced with the mechanical gearbox, the Murciélago roadster in mechanical gearbox are extremely rare for sale, preciously kept in the garages of the world's largest collections. The prices of its competitor of the time, the Ferrari 599 GTB Fiorano, about 50 of which were produced in mechanical gearboxes, suggest that this is an exceptional opportunity to acquire one of the most exclusive sports cars of tomorrow.



1986

PORSCHE 928 S

Liste intéressante d'options
Exemplaire dans son jus
A acheter maintenant

*Interesting options
Original condition car
To be purchased now*

17 000 / 23 000 €

Carte grise française
Châssis n°WP0ZZZ92ZGS840861

*French registration papers
Chassis n° WP0ZZZ92ZGS840861*

La 928 est née de la volonté des dirigeants de Porsche de l'époque, et en particulier Ernst Fuhrmann, le créateur du 4-cylindres à plat double arbres des Porsche 550 et 718, de sortir de la monoculture 911 dont ils estimaient que l'architecture du moteur en porte-à-faux arrière n'avait pas d'avenir. C'est ainsi que la marque optera pour le concept d'une GT à moteur avant refroidi par eau et lancera le projet dès 1971. Dès sa sortie à l'automne 1977, la 928, première Porsche motorisée par un moteur V8 (de rigueur sur le marché américain), s'impose comme la nouvelle référence Grand Tourisme et décroche même le titre convoité de voiture euro-

péenne de l'année en 1978. Pour autant, les 240 chevaux du V8 de 4,5 litres ne sont pas de trop pour propulser la GT de 1580 kg. Aussi, très rapidement, la gamme évoluera vers plus de puissance jusqu'en 1996 avec la 928 GTS de 350 chevaux.

L'exemplaire que nous présentons ici est une 928 S immatriculée pour la première fois en novembre 1986. Elle est équipée de la boîte automatique et d'une liste d'options intéressante telles que les sièges conducteur et passager ajustables électriquement, l'air conditionné ou encore le toit ouvrant électrique. Aujourd'hui créditée de 189 000 kilomètres, cet exemplaire se trouve dans

la région de Toulouse depuis une dizaine d'années et sera vendu en 2017 à son propriétaire actuel, passionné de sports mécaniques et collectionneur averti. La voiture n'a jamais été restaurée et se trouve dans un bon jus d'origine. La voiture fonctionne correctement, la courroie de distribution a été fait récemment et deux pneus neufs ont été montés. La carrosserie mériterait toutefois une nouvelle peinture. Livrée avec un dossier de factures et son manuel d'utilisation, cette 928 représente une opportunité intéressante compte tenu de l'évolution régulière de la cote. A saisir dès maintenant !



The 928 was born out of the desire of Porsche's managers at the time, and in particular Ernst Fuhrmann, the creator of the twin-shaft 4-cylinder flat-cylinder Porsche 550 and 718, to get out of the 911 monoculture, which they believed had no future in the architecture of the rear overhang engine. Thus, the brand opted for the concept of a GT with a water-cooled front engine and launched the project in 1971. As soon as it was released in the autumn of 1977, the 928, the first Porsche powered by a V8 engine (which is the standard in the American market), established itself as the new Grand Tourisme reference and even won the coveted title of European

car of the year in 1978. Also, very quickly, the range will evolve towards more power and more equipment up to the 928 GTS, which offers a comfortable, efficient and sporty compromise that is rarely equalled...

The copy we present here is a 928 S registered for the first time in November 1986. It is equipped with an automatic transmission and a list of interesting options such as electrically adjustable driver and passenger seats, air conditioning and a sliding sunroof. Now credited with 189,000 kilometers on the odometer, this car has been in the Toulouse region for about ten years and will be sold in 2017 to its current owner, a motor sports

enthusiast and an experienced collector. The car has never been restored and is in original condition. The car is working properly, the timing belt has been made recently and two new tires have been fitted. However, the bodywork should be painted again. Delivered with an invoice file and its user manual, this 928 represents an interesting opportunity given the regular evolution of the rating.



AUTOMOBILES
DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE



1999

MERCEDES BENZ SL 280

9 000 / 12 000 €

Carnet d'entretien Mercedes
137 000 km d'origine
Estimation attractive

Carte grise française
Châssis n° WDB1290581F159541

*Mercedes logbook
137 000 km
Attractive estimate*

*French registration papers
Chassis n°: WDB1290581F159541*

Chez Mercedes-Benz, le SL est synonyme de glamour, luxe et sportivité. Une ligne noble apparue en 1954, avec la mythique 300 SL coupé entre dans la légende grâce notamment à ses fameuses portes papillons. Ce coupé sportif réservé à une élite se démocratisera rapidement à travers une déclinaison roadster un peu moins exclusive. Ce type de carrosserie sera la signature des SL (pour Sport Leich, ou « Sport Léger »).

Viendra ensuite la Pagode en 1963 (W 113), signée par le designer français Paul Bracq puis un nouveau SL (W 107) en 1971, qui connaîtra une carrière exceptionnellement longue. En mars 1989, à l'occasion du Salon de Genève, Mercedes présente un tout nouveau modèle, la R 129, qui se caractérise par la modernité de ses lignes à la fois anguleuses et aérodynamiques. Sur cette génération de SL, quelques innovations révolutionnaires sont proposées

en série, comme la capote en toile entièrement électrique (un hard-top était aussi disponible), l'ABS et les doubles airbags et même des arceaux escamotables en cas de retournement. Un amortissement piloté associé à un correcteur automatique d'assiette était proposé également. Bien sûr, la dotation est pléthorique et en rapport avec les 585 300 F demandés à l'époque (300 SL), puisqu'elle offre une climatisation automatique, une direction assistée à

réglages électriques, des sièges en cuir à réglages électriques, des jantes alu de 15 pouces, des lave-phares, la peinture métallisée, une radio Becker avec 10 HP, des rétroviseurs électriques dégivrants, des vitres électriques et le Tempomat (sur BVA). En juillet 1998, l'auto connaît un discret restylage avec des clignotants avant non plus oranges mais blancs, optiques modifiées et les boucliers redessinés et à cette occasion, la gamme s'enrichit d'une nouvelle version appelée SL 280 de 204 chevaux.

C'est cette version qui nous intéresse dans

ces pages. La voiture ici présentée est une SL 280 6-cylindres mise en circulation le 25 mai 1999. Commandée neuve en France en configuration classique mais élégante gris métallisé avec l'intérieur cuir noir. Elle est équipée de l'hardtop et de la boîte automatique dans la liste des options. Toujours entretenue soigneusement dans le réseau de la Marque à l'Etoile, la voiture ici présentée est dans un très bel état d'origine sans aucune modification. La capote fonctionne normalement et le hardtop se repositionne sans soucis grâce à l'ingénieux système de vérins. Récemment la

voiture a été révisée et des roues neuves installées. A l'essai le moteur 6-cylindres de 204 ch semble être largement suffisant pour la balade et émet un doux feulement digne des plus beaux moteurs de la marque. La boîte de vitesses est douce et la suspension en parfait état également. Le contrôle technique de moins de six mois est valide. Nul doute que l'avenir donnera raison aux acheteurs de SL R129 : ces roadsters sont entrés dans le noble monde de la voiture de collection et voient leur côte montée en flèche !



With Mercedes-Benz, the SL is synonymous with glamour, luxury and sportiness. A noble line appeared in 1954, with the mythical 300 SL coupé becoming legendary thanks in particular to

its famous gullwing doors. This sporty coupé reserved for an elite will quickly become more popular through a less exclusive roadster version. This type of bodywork will be the signature of the SL (for Sport

Leich, or «Sport Léger»). Then came the Pagoda in 1963 (W 113), signed by the French designer Paul Bracq, and a new SL (W 107) in 1971, which enjoyed an exceptionally long career. In March 1989, at the

Geneva Motor Show, Mercedes presented a brand-new model, the R 129, which was characterized by the modernity of its angular and aerodynamic lines. On this SL generation, some revolutionary innovations are offered as standard, such as the all-electric soft top (a hard-top was also available), ABS and dual airbags and even retractable roll bars in the event of a roll-over. A pilot-controlled damping system combined with an automatic height adjustment was also available. Of course, the equipment is overwhelming and related to the 585,300 F requested at the time (300 SL), since it offers automatic air conditioning, power steering, power adjustable leather seats, 15-inch aluminium rims, headlight washers, metallic paint, a Becker radio with 10 HP, power heated mirrors, power windows and Tempomat (on BVA). In July 1998, the car underwent a discreet restyling with front turn signals that were no longer orange but white, modified optics and redesigned bumpers, and on this occasion, the range was enhanced with a new version called SL 280 with 204 horsepower.

It is this version that interests us in these pages. The car presented here is a SL 280 6-cylinder engine put into service on May 25, 1999. Ordered new in France in a classic but elegant metallic grey configuration with black leather interior. It is equipped with the hardtop and automatic transmission in the list of options. Always carefully maintained in the Mercedes network, the car presented here is in very good original condition without any modification. The soft top works normally and the hardtop can be repositioned without any problems thanks to the hydraulic system. Recently the car has been overhauled and brand-new wheels installed. In the test, the 204 hp 6-cylinder engine seems to be more than enough for the ride and emits a soft, low-spin torque most beautiful engines. The gearbox is smooth, and the suspension is also in perfect condition. The roadworthiness test is less than six months old is valid. There is no doubt that the future will prove SL R129 buyers right: these roadsters have entered the noble world of vintage cars and are seeing their price tag increased the last few month.





2001

RENAULT AVANTIME V6

Ancienne voiture de démonstration
Un des premiers exemplaires
Estimation attractive

*Ex-demonstration car
One the first built
Attractive estimate*

5 000 / 8 000 €

Carte grise française
Châssis n° VF8DE0T0624394826

*Chassis n°: VF8DE0T0624394826
French registration papers*

« Elle ne ressemble à rien de connu. Mais c'est bien avec ce Coupéspace que la firme au Losange peut espérer revenir dans la compétition du haut de gamme » L'Express, le 21 septembre 2000. L'Avantime est un concept nouveau de Grand Coupé commercialisé par Renault mais conçu et fabriqué par Matra entre 2001 et 2003 à Romorantin. Le concept sort tout droit de l'imagination du designer de génie Patrick Le Quément. La coque sans montant central est entièrement en aluminium et révolutionnaire. L'Avantime a été présenté pour la première fois en février 1999, sous forme de concept car lors d'un lancement de presse au Louvre,

puis un mois plus tard au public lors du Salon de l'Auto de Genève. Lorsque Matra décide de se retirer de la production automobile en 2003, 8 557 auront été construits entre 2001 à 2003.

L'Avantime qui nous intéresse ici est un modèle V6 mis en circulation le 07 juin 2001, ce qui en constitue l'un des premiers exemplaires fabriqués. Il fut commandé par la concession Renault de Tours avec toutes les options et servait de voiture de démonstration. Il fut vendu en 2003 par le garage RFA Val de Loire alors que le compteur affiche un peu plus de 15 000 km. Le propriétaire conservera son auto jusqu'en 2018, date à laquelle M. C. s'en porte acquéreur. La voiture fut

toujours entretenue dans le réseau de la marque. Dernièrement une peinture complète de belle qualité fut appliquée, et les pneus avant changés. L'état général est très bon et le compteur affiche 133 000 km. L'essai révélera une voiture fraîche et un moteur en pleine santé. Le contrôle technique de moins de 6 mois est valide et la voiture est prête à prendre la route. Les Renault Avantime sont désormais d'authentiques objets de collection et peuvent être utilisés au quotidien pour celui qui aime être un peu décalé dans la circulation actuelle.



« **S**he looks like nothing known. But it is with this Coupéspace that the firm in Losange can hope to return to the top-of-the-range competition » L'Express, on 21 September 2000. The Avantime is a new Grand Coupé concept marketed by Renault but designed and manufactured by Matra between 2001 and 2003 in Romorantin. The concept comes straight from the imagination of the genius designer Patrick Le Quément. The hull without a central pillar is entirely made of aluminium and revolutionary. The Avantime was first presented in February 1999 as a concept car at a press launch at the Louvre, and a month later to the public

at the Geneva Motor Show. When Matra decides to withdraw from automotive production in 2003, 8,557 will have been built between 2001 and 2003. The Avantime we are interested in here is a V6 model put into service on June 07, 2001, which is one of the first examples manufactured. It was ordered by the Renault dealership in Tours with all options and was used as a demonstration car. It was sold in 2003 by the RFA Val de Loire garage while the meter displays a little over 15,000 km. The owner will keep his car until 2018, when Mr. C. acquires it. The car was always maintained in the brand's network. Recently a complete paint of good quality was applied, and

the front tires changed. The general condition is very good and the meter shows 133 000 km. The test will reveal a fresh car and a healthy engine. The roadworthiness test less than 6 months old is valid and the car is ready to go on the road. Renault Avantime are now authentic collector's items and can be used on a daily basis for those who like to be a little out of step with current traffic.

CONDITIONS DE VENTES AUTOMOBILES ET AUTOMOBILIA 2019

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 :

- 15% HT + TVA au taux en vigueur soit 18 TTC jusqu'à 500 000 €
- 12% HT + TVA au taux en vigueur soit 14.4 TTC au-delà de 500 001 €
- 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

MENTIONS PARTICULIÈRES

+ 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

~ Lots fabriqués à partir de matériaux provenant d'espèces animales. Des restrictions à l'importation sont à prévoir.

STOCKAGE ET LIVRAISON À L'ISSUE DE LA VENTE

Vente d'Automne / Lyon 2019 : Un mail sera envoyé le soir de la vente à chaque acheteur afin de lui indiquer le contact, le lieu et le montant à régler pour récupérer son véhicule.

Les véhicules sont stockés le soir de la vente. Ils pourront être retirés sur rendez-vous à partir du mardi suivant la date de la vente et après règlement intégral du montant d'adjudication et des frais.

- A noter que l'acheteur présent à la vente et réglant son achat par CB pourra prendre possession immédiatement de son véhicule une fois les démarches administratives effectuées par nos soins.

- 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 250€ HT pour le transport et le stockage de son véhicule. La responsabilité d'incidents lors du transfert n'étant pas à la charge de Aguttes SAS.

- Au-delà du lundi 8 novembre, le coût quotidien du stationnement sera de 35€ HT par jour, chaque journée commencée étant due, et sera à régler lors de la reprise du véhicule.

Le stockage n'entraîne pas la responsabilité du Commissaire-Preneur 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.

TVA

Le montant de la TVA correspond aux taux en vigueur soit 20% et est incluse s'ajoute au prix d'adjudication. Cette TVA est récupérable pour le professionnel français et est remboursable pour un acheteur hors UE sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE ou pour un adjudicataire professionnel justifiant d'un numéro de TVA intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans l'État membre.

DIVERS

Les voitures françaises de plus de 75 ans au moment de la vente et d'un montant supérieur à 50 000 € sont dans l'obligation de présenter un passeport d'exportation en cas de sortie hors territoire français et une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités sont soumises à des délais d'environ trois mois pour les passeports et un mois supplémentaire pour les licences. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions et ceci dès l'adjudication prononcée.

GARANTIES DU BIEN MIS EN VENTE ET DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AUX AUTOMOBILES DE COLLECTION :

1°/ L'ordre du catalogue sera suivi.

2°/ 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. Les indications données par Aguttes SAS sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant l'objet ou l'automobile sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation. L'absence d'indications particulières au catalogue n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut. D'autre part, 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 ou de l'automobile par l'acheteur ou par son représentant.

3°/ L'état d'une voiture pouvant varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente jusqu'au moment de la prise en main du lot par l'adjudicataire, les véhicules sont vendus en l'état. Une exposition préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours, 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. 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 véhicule (titre de circulation, contrôle technique...) mis à leur disposition par la SAS Claude Aguttes. 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.

4°/ 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. Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. Les reproductions des œuvres au catalogue sont aussi fidèles que possible, une différence de coloris ou de tons est néanmoins possible. Les dimensions ne sont données qu'à titre indicatif.

5°/ Les désignations des véhicules (modèle, type, année...) reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation et ce pour des raisons administratives.

6°/ Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques et factures qui sont à leur disposition auprès de la maison de ventes. Cependant, des 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. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique français. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

7°/ Le changement d'immatriculation des véhicules est à la charge et sous la seule responsabilité de l'acheteur, notamment dans le respect des délais légaux. 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 toutes 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.

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.

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 :
- Jusqu'à 1 000 € (article L.112-6 ; article L.112-8 et article L.112-8 al 2 du code monétaire et financier)
- 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 10 000 €) <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 Neufilize, 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

DEFAULT DE PAIEMENT

La SAS CLAUDE AGUTTES réclamera à l'adjudicataire défaillant des intérêts au taux légal majoré de 5 points et le remboursement des coûts supplémentaires engagés par sa défaillance, avec un minimum de 500€, incluant en cas de revente sur folle enchère : -la différence entre son prix d'adjudication et le prix d'adjudication obtenu lors de la revente -les coûts générés par ces nouvelles enchères. A défaut d'un règlement dans les 30 jours, une pénalité de retard de 10% sera imputée à votre bordereau.

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).

INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

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 - 338/97 du 9/12/1996 - retranscrit en droit Communautaire Européen (Annexes A/B/C) 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 Règlement 338/97 du 9/12/1996 en son article 2 permettant leur utilisation commerciale. En revanche, pour la sortie 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.

TERMS AND CONDITIONS OF SALE FOR CARS AND AUTOMOBILIA 2019

It is stipulated that Claude Aguttes SAS acts as an agent and solely on behalf of the seller. The sales agreement for the goods presented for sale at public auction is entered into exclusively by the seller and the buyer. The relationship between Claude Aguttes SAS and the buyer is subject to the present general conditions. On no account may Claude Aguttes SAS be held responsible for any error made by either the seller or the buyer. The sale will be held strictly on a cash basis and conducted in Euros. In addition to the hammer price for the lot, the buyer will pay the following costs:

CARS

- **15% before tax + VAT at the current rate, i.e. 18% including tax up to €500,000**
- **12% before tax + VAT at the current rate, i.e. 14.4% including tax over €500,001**
- **10% before tax + VAT at the current rate, i.e. 12% including tax over €1,000,001**

AUTOMOBILIA :

- **20% before tax + VAT at the current rate, i.e. 24% including tax**

SPECIAL CONDITIONS

+ Lots sold during a court-ordered sale following a court ruling: buyers' fees of 14.4% including tax

° Lots in which the auction house or one of its partners has a financial interest

* Lots which have been temporarily imported and are subject to a buyer's fee of 5.5% in addition to the hammer price and sale fees.

Lots which may be viewed only by appointment

~ Lots made from materials of animal origin. Import restrictions are to be expected.

STORAGE AND DELIVERY AFTER THE SALE

Collection during The Autumn Sale / Lyon 2019: An email will be sent on the evening of the sale to each purchaser indicating the contact, the place and the amount to be paid to recover his vehicle.

Vehicles will be stored on the evening of the sale. They may be collected from Tuesday following the sale on appointment, after the hammer price and all fees have been settled.

- It should be noted that buyers present at the sale who settle their purchases by credit card may take immediate delivery of their vehicle once the administrative formalities have been completed by our staff.

- Buyers who do not take immediate delivery of their vehicle at the end of the sale will be charged, in addition to the hammer price and fees, a fixed sum of €250 before tax covering parking and shipping of the car. Aguttes SAS will not be liable for any incidents which may occur during the transfer.

- After Monday 18th of November, the cost of parking will be €35 + VAT per day, each day started being due in full, to be paid when the vehicle is collected. Neither the auctioneer nor the expert shall be deemed responsible for storage of the vehicle in any way whatsoever. As soon as the hammer has fallen, the lot will be the sole responsibility of the successful bidder.

The buyer will be personally responsible for insuring his or her purchases, and Claude Aguttes SAS declines any responsibility for any damage to the lot which may occur to these goods, with immediate effect from the hammer falling. The lots will be delivered to the buyer in person or to a third party designated by him/her and to whom he/she will have given an original written authorisation and a copy of his/her proof of identity.

VALUE ADDED TAX ('TVA')

The amount of Value Added Tax ('TVA') corresponds to the current rate, i.e. 20%, and is included in the hammer price. This tax may be recovered by French professional buyers and reimbursed to buyers from outside the European Union (EU) upon presentation of the supporting documentation for export outside the EU or, for a professional purchaser with an intra-community VAT number, a document proving delivery in an EU member state.

MISCELLANEOUS

French cars which are more than 75 years old at the time of the sale and with a value exceeding €50,000 require an 'export passport' ('passeport d'exportation') to leave French territory and an export licence to be taken out of Europe. These procedures will take an additional period of approximately three months for the 'export passports' and a further month for the export licences. The buyer will be personally responsible for insuring his/her purchases with immediate effect from the time the hammer falls.

GUARANTEES REGARDING THE GOODS FOR AUCTION AND SPECIFIC PROVISIONS PERTAINING TO CLASSIC CARS

1°/ The sale will follow the order in the catalogue.

2°/ In accordance with the law, the information provided in the catalogue is the responsibility of Claude Aguttes SAS and its expert, taking into account any corrections announced when the lot is presented and noted in the record of the sale. Attributions given are established on the basis of scientific and artistic knowledge at the time of the sale. Any indications by Claude Aguttes SAS concerning the existence of a restoration, accident or any other incident affecting the item or vehicle are given in order to help potential buyers inspect the item or vehicle and remain subject to his or her own appreciation of it. The absence of any specific information in the catalogue in no way implies that the goods concerned are free from any defects. Furthermore, the condition reports requested from Claude Aguttes SAS and the expert before the sale are given for information purposes only. No responsibility is assumed by Claude Aguttes SAS and the expert for these reports, and they may not be used as the basis for any legal claim. Under no circumstances should these reports replace a personal examination of the item or vehicle by the buyer or his/her representative.

3°/ Since the condition of a car may change between the time at which it is described for inclusion in the catalogue and the time at which it is presented for sale, right until it is taken over by the successful bidder, all vehicles are sold 'as is'. As a viewing of the goods for auction is held over several days prior to the sale, allowing buyers to assess their condition, no claims will be accepted once the lot has been sold. Buyers are recommended to take a professional from the automotive sector with them to the viewing and to examine the documents relating to each vehicle (registration papers, roadworthiness inspection certificates etc.) made available to them by Claude Aguttes SAS. Details given for each vehicle (condition, mileage covered on the basis of the odometer reading etc.) and noted in the catalogue are provided for information purposes only; it should be pointed out that the condition of a car may change between the time when it is described for inclusion in the catalogue and the time at which it is presented for sale.

4°/ The French-language text is the official text which will be referred to in the event of any dispute. The descriptions in English and any measurements in inches are given solely for information purposes and may not be used as the basis of any claim. Any facts presented in the catalogue are provided for information purposes only. The goods for auction are reproduced in the catalogue as faithfully as possible, but a difference of colour or tone is nonetheless possible. Dimensions are given for information purposes only.

5°/ For administrative reasons, the vehicle designations used (model, type, year etc.) correspond, save for some exceptions, to the information given in the vehicle registration papers.

6°/ Buyers are deemed to have examined the documents relating to each vehicle, and in particular the roadworthiness inspection certificates and bills made available to them by the auctioneers. Vehicles may, however, be sold without having gone undergone a statutory roadworthiness inspection on account of their age, the fact that they are not in running order or their status as motorsport vehicles. Vehicles originating from outside France are presented without a French roadworthiness inspection certificate ('contrôle technique'). Members of the public should inquire about this during the viewing and auction.

7°/ Buyers are solely responsible for changing the vehicle registration, and in particular for doing so within the time stipulated in law.

Important: It must be stressed that the vehicles offered for sale date back

to a period when their performance and safety conditions fell far short of today's standards; buyers are therefore urged to exercise the utmost caution, especially when driving them for the first time. Before using them, it is also recommended to prepare them for the road and to carry out all necessary checks (oil level, tyre pressures etc.).

Claude Aguttes SAS shall not be held liable for any incident arising from the use of a vehicle where these recommendations have not been followed. All buyers are required to insure their vehicles immediately following their successful bid; Claude Aguttes SAS shall not be held liable for any damage incurred after the hammer has fallen.

BIDS

The highest and final bidder shall be the purchaser.

Should the auctioneer recognise two simultaneous bids on one lot, the lot will be re-offered for sale and all those present in the saleroom may participate in this second opportunity to bid.

Important: Bidding is typically conducted in the saleroom. We will, however, be pleased to accept some bids by telephone from prospective buyers who have made their interest known before the sale. We cannot accept any responsibility, in particular should it prove impossible to establish a phone connection, if the connection is established too late or should there be errors or omissions relating to the reception of bids by telephone. We accept orders to bid sent to us free of charge. We cannot accept any responsibility, notably in the case of errors or the omission of written bid instructions.

In making a bid, bidders accept their personal responsibility to honour the hammer price plus the buyer's fees and any taxes which may be due. Except in the case of a written agreement with Claude Aguttes SAS prior to the sale, specifying that the bidder is acting as an agent on behalf of a third party known to and approved by Claude Aguttes SAS, the bidder is deemed to be acting on his or her own behalf. We remind our sellers that bidding on their own items is forbidden.

PAYMENT FOR PURCHASES

We strongly encourage buyers to settle their purchases by credit card or bank transfer.

In accordance with article L.321-14 of the French commercial code, an item sold at auction may only be delivered to the buyer when the company has received the amount due or has been provided with a guarantee that the amount has been paid by the purchaser.

Means of payment accepted by our accounts department:

- Cash:
- Up to €1000 (French Monetary and Financial Code: articles L.112-6, L.112-8 and L.112-8 para. 2)
- Or up to €15,000 for private individuals who are resident outside France for tax purposes (on presentation of their passport)
- Payment online (up to €10,000) at: <http://www.aguttes.com/paiement/index.jsp>
- Bank transfer: For the exact amount shown on the invoice (no bank fees should be charged to the auction house), sent from the purchaser's account and indicating the invoice number.

Banque de Neuflyze, 3 avenue Hoche, 75008 Paris, France
Account holder: Claude AGUTTES SAS
Bank code 30788 – Sort code 00900
Account number 02058690002 – RIB key 23
IBAN FR76 3078 8009 0002 0586 9000 223
BIC NSMBFRPPXXX

- Credit card (except American Express and remote payment)
- Cheque: (if no other means of payment is possible)
- On presentation of two ID documents
- No extension will be allowed to the time in which payments made by cheque will be encashed

- Goods will only be delivered 20 days after payment has been made
- Foreign cheques are not accepted

NON-PAYMENT

CLAUDE AGUTTES SAS will claim from buyers who fail to pay interest levied at the legal rate plus 5 percentage points and the reimbursement of any additional costs resulting from their failure to pay, with a minimum fee of €500, including in the case of false bidding ('revente sur folle enchère') the difference between the price at which the lot was originally auctioned and the price obtained at its re-sale, together with the costs incurred in holding this new sale. Without any payment within 30 days, 10% penalty will be applied to your invoice.

LAW AND JURISDICTION

In accordance with the law, it is stipulated that any public liability actions instituted on the occasion of valuations or voluntary and court-ordered public auctions will lapse five years after the date of the valuation or auction. These terms and conditions of sale are governed exclusively by French law. Any dispute relating to their existence, their validity, the right to challenge them and their binding effect on any bidder or purchaser shall fall within the jurisdiction of the courts of Paris (France).

FURTHER INFORMATION

French law imposes strict rules applying to the commercial use of endangered species of animals. The different appendices to the international regulations of 3 March 1973 (CITES) require that a link be established between the specimen and the document proving its lawful origin. This ruling – 338/97 dated 9/12/1996 – which has been re-transcribed in European Community law (Appendices A/B/C) allows the commercial use of regulated species (CITES) subject to the presentation of documents proving their lawful origin. The documents in this instance are the following:

- For Appendix A: a detailed history of the specimen (for recent specimens)
- For Appendix B: birds must be fitted with either identification bands or electronic tags and must have documentation proving their lawful origin.

The auction sale record must be kept as it provides a complete history of each specimen. Recent specimens from species protected in the French Environmental Code, born and raised in captivity, enjoy an exemption under the ministerial decree of 14/07/2006. As such, they may be used commercially, given the traceability between the specimen and the documentation proving its lawful origin. Other specimens which pre-date the application of these rules (ministerial decree of 21/07/2015) may be used commercially.

Specimens prior to 1947 presented at this sale enjoy an exemption under Ruling 338/97 dated 9/12/1986 (article 2) which allows their use for trade. To take these specimens out of the European Union, however, requires a pre-CITES Convention agreement. For species which can be hunted in Europe and elsewhere, their commercial use is allowed under certain conditions.

So-called domesticated species presented at this sale may be freely exploited for commercial purposes. Older specimens prior to the Convention (pre-1975) comply with the conditions of the ministerial decree dated 23/12/2011 and may therefore be used commercially. The other specimens from this sale are not subject to any regulations and may be freely used for any commercial purposes. The auction sale record will substantiate their lawful origin. To take them out of the EU, with regard to Appendices I/A, II/B and III/C, a CITES re-export form will be needed, at the expense of the future buyer.

AGUTTES

Pour inclure vos biens, contactez-nous !
Expertises gratuites et confidentielles
sur-rendez-vous

Aguttes Neuilly 164 bis, avenue Charles-de-Gaulle, 92200 Neuilly-sur-Seine
Aguttes Lyon Les Brotteaux, 13 bis, place Jules Ferry, 69006 Lyon
Aguttes Bruxelles 9, rue des Minimes, 1000 Bruxelles

DÉPARTEMENTS SPÉCIALISÉS

Arts d'Asie

Johanna Blancard de Léry
+33 (0)1 47 45 00 90 - delery@aguttes.com

Art contemporain et Photographie

Ophélie Guillerot
+33 (0)1 47 45 93 02 - guillerot@aguttes.com

Art russe

Ivan Birr
+33 (0)7 50 35 80 58 - birr.consultant@aguttes.com

Automobiles de collection Automobilia

Gautier Rossignol
+33 (0)1 47 45 93 01 - rossignol@aguttes.com

Bijoux & Perles fines

Philippine Dupré la Tour
+33 (0)1 41 92 06 42 - duprelatour@aguttes.com

Design & Arts décoratifs du XX^e siècle

Romain Coulet
+ 33 (0)1 47 45 08 22 - design@aguttes.com

Livres anciens & modernes Affiches, manuscrits & autographes Les collections Aristophil

Sophie Perrine
+33 (0)1 41 92 06 44 - perrine@aguttes.com

Mobilier & Objets d'Art

Elodie Bériola
+33 (0)1 41 92 06 46 - beriola@aguttes.com

Mode & bagagerie

Adeline Juguët
+33 (0)1 41 92 06 47 - juguet@aguttes.com

Montres

Élio Guérin
+33 (0)1 47 45 93 07 - guerin@aguttes.com

Peintres d'Asie

Charlotte Reynier-Aguttes
+33 (0)1 41 92 06 49 - reynier@aguttes.com

Tableaux & dessins anciens

Grégoire Lacroix
+33 (0)1 47 45 08 19 - lacroix@aguttes.com

Tableaux XIX^e, Impressionnistes & modernes

Charlotte Reynier-Aguttes
+33 (0)1 41 92 06 49 - reynier@aguttes.com

Vins & Spiritueux

Pierre-Luc Nourry
+33 (0)1 47 45 91 50 - nourry@aguttes.com

Inventaires & partages

Claude Aguttes
Sophie Perrine
+33 (0)1 41 92 06 44 - perrine@aguttes.com

BUREAUX DE REPRÉSENTATION

Aguttes Lyon

Valériane Pace
+ 33 (0)4 37 24 24 24 - pace@aguttes.com

Aguttes Bruxelles

Charlotte Micheels
+32 (0)2 311 65 26 - micheels@aguttes.com

Si un client estime ne pas avoir reçu de réponse satisfaisante, il lui est conseillé de contacter directement, et en priorité, le responsable du département concerné. En l'absence de réponse dans le délai prévu, il peut alors solliciter le service clients à l'adresse serviceclients@aguttes.com, ce service est rattaché à la Direction Qualité de la SVV Aguttes.



1966 - Porsche 906 Carrera 6. Une des six vendues neuves par l'importateur français Sonauto. Vendue 1 580 000 € TTC

RENDEZ-VOUS *chez Aguttes*

NOVEMBRE
DÉCEMBRE **2019**

Calendrier des ventes

09.11 AUTOMOBILES DE COLLECTION LA VENTE D'AUTOMNE <i>Aguttes Lyon</i>	18.11 LES COLLECTIONS ARISTOPHIL ANGLICA AMERICANA <i>Drouot, Paris</i>	19.11 MODE ONLINE ONLY <i>online.aguttes.com</i>	03.12 ATMOSPHÈRE(S) SPÉCIAL DESIGN <i>Aguttes Neuilly</i>	09.12 PEINTRES D'ASIE <i>Drouot, Paris</i>	13.12 LIVRES, MANUSCRITS & AUTOGRAPHES <i>Aguttes Neuilly</i>	16.12 PHOTOGRAPHIE <i>Drouot, Paris</i>
13.11 ART RUSSE <i>Aguttes Neuilly</i>	19.11 XV-XX^e SIÈCLE MOBILIER & OBJETS D'ART <i>Aguttes Neuilly</i>	22.11 LES COLLECTIONS ARISTOPHIL GRANDS HOMMES ILLUSTRES <i>Drouot, Paris</i>	04.12 LES COLLECTIONS ARISTOPHIL GERMANICA <i>Drouot, Paris</i>	11.12 ARTS D'ASIE <i>Drouot, Paris</i>	16.12 IMPRESSIONNISTES & MODERNES <i>Drouot, Paris</i>	17.12 ARTS CLASSIQUES MOBILIER D'EXCEPTION & OBJETS RARES <i>Aguttes Neuilly</i>
14.11 MAÎTRES ANCIENS DESSINS & TABLEAUX ANCIENS <i>Drouot, Paris</i>	19.11 BIJOUX ONLINE ONLY <i>online.aguttes.com</i>	27.11 HORLOGERIE <i>Aguttes Neuilly</i>	05.12 VINS & SPIRITUEUX <i>Aguttes Neuilly</i>	12.12 BIJOUX & PERLES FINES <i>Aguttes Neuilly</i>	16.12 ART CONTEMPORAIN <i>Drouot, Paris</i>	

Ce calendrier est sujet à modifications | Retrouvez toutes nos dates de ventes sur [aguttes.com](https://www.aguttes.com)



AUTOMOBILES DE COLLECTION

4 VENTES PAR AN

Prochaine vente

15 Mars 2020 - Paris, Espace Champerret



1971 FIAT Dino Spider 2.4
Adjugée 159 600 €^{ttc}

AGUTTES

Contact :

rossignol@aguttes.com - +33 (0)6 16 91 42 28



Samedi 9 novembre 2019
à 14h
Lyon-Brotteaux

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'acquérir pour mon compte personnel aux limites indiquées en euros, les lots que j'ai désignés ci-contre.

(Les limites ne comprenant pas les frais légaux).

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

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

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

Date & signature :

AGUTTES

ORDRE D'ACHAT

ABSENTEE BID FORM

Précisez votre demande / Precise your request

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

NOM / NAME

PRÉNOM / FIRST NAME

ADRESSE / ADDRESS

CODE POSTAL / ZIP CODE

VILLE / CITY PAYS / COUNTRY

TÉLÉPHONE 1 _____ TÉLÉPHONE 2 _____

MAIL

[illegible]

- Incription à la newsletter / subscribe to our newsletter :

- ☐ Je souhaite m'inscrire à la newsletter Aguttes Automobiles de Collection afin de recevoir les informations sur les prochaines ventes
I wish to subscribe to the Classic Cars newsletter in order to receive the upcoming sales latest news

ART RUSSE

2 VENTES PAR AN

Prochaine vente
13 novembre 2019 - Neuilly-sur-Seine

TATIANA GUÉORGUIÉVNA BRUNI
(Saint-Petersbourg 1902 - 2001)



AGUTTES

Contact : Ivan Birr
birr.consultant@aguttes.com - +33 (0)7 50 35 80 08

ARTS CLASSIQUES

Prochaine vente
17 décembre 2019- Neuilly-sur-Seine



Mobilier d'exception

Époque Louis XV. Table à écrire en marqueterie attribuée à André-Louis Gilbert – Provenance ancienne collection Maurice Rheims. Adjugé 23 400 euros^{TTG}



Sculptures

Attribué à Ercole Ferrata (Côme, 1610 - Rome, 1686). Statue assise du pape Clément X Altiéri (Rome, 1590 - Rome, 1676). Adjugé 373 640 euros^{TTG}



Objets rares

Rare pendule dite squelette en bronze ciselé doré et émail signé Ridel à Paris. Adjugé 37 700 euros^{TTG}

AGUTTES

Contact : Élodie Beriola
beriola@aguttes.com - +33 (0)1 41 92 06 46 - +33 (0)7 62 87 10 69

GRANDS VINS & SPIRITUEUX

3 VENTES PAR AN

Prochaine vente : 5 décembre 2019



AGUTTES

Pierre-Luc Nourry
nourry@aguttes.com - +33 1 47 45 91 50

DESIGN

4 VENTES PAR AN

Prochaine vente : Février 2020



AGUTTES

Romain Coulet
design@aguttes.com - +33 1 47 45 08 22

BIJOUX & PERLES FINES

4 VENTES PAR AN

Prochaine vente

12 décembre 2019 - Neuilly-sur-Seine



AGUTTES

Contact : Philippine Dupré la Tour
duprelatour@aguttes.com - +33 (0) 1 41 92 06 42

HORLOGERIE

2 VENTES PAR AN

Prochaine vente

26 novembre 2019 - Neuilly-sur-Seine



AGUTTES

Contact : Élio Guerin
guerin@aguttes.com - +33 (0) 1 47 45 93 07

BRIMONCOURT

CHAMPAGNE



L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.



la passion est
toujours intacte

PASSION. TRADITION.

La nouvelle ligne de produits d'entretien auto Mirror Bright rend hommage aux 110 ans d'héritage de Meguiar's.

Un zest d'authenticité et un concentré de technologie dans 5 produits uniques pour prendre soin de son automobile.









AGUTTES