

AGUTTES



AUTOMOBILES DE COLLECTION
LA VENTE DE PRINTEMPS

Dimanche 15 mars 2020
Paris, Espace Champerret



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
voitures@aguttes.com



Consultant extérieur

Raphaël de Serres
deserres.consultant@aguttes.com

Directeur du Pôle Art de vivre & Collections

Philippine Dupré la Tour
+33 (0)1 41 92 06 42
duprelatour@aguttes.com

Enchères par téléphone Ordre d'achat

bid@aguttes.com

Relations acheteurs

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

Relations Presse

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

Président Claude Aguttes

Associés

Directeurs associés

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

Associés

Valérienne 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)

AGUTTES

AUTOMOBILES DE COLLECTION

LA VENTE 15.03.2020

DE PRINTEMPS

Vente aux enchères

Dimanche 15 mars 2020, 15h
Paris 75017, Espace Champerret

Exposition publique

Espace Champerret
6 rue Jean Oestreicher, 75017 Paris
M Porte de Champerret
Vendredi 13 mars : 18h-22h
Samedi 14 mars : 10h-19h
Dimanche 15 mars : 10h-12h

Catalogue et résultats visibles sur aguttes.com
Enchérissez en live sur drouotonline.com

DROUOT
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.

JORDAN 191 - 6



1991 - Jordan 191 #6
ex Andrea de Cesaris / Team 7Up Jordan
Vendue en février 2020 - 625 000 € TTC
Sold in February 2020 - 625,000 € (inc. sales tax)

Nous sommes le dimanche 10 mars 1991, j'ai 8 ans. Avec mon père, après le poulet dominical, nous passons au salon. La télé s'allume, c'est le premier Grand Prix de la saison et pas n'importe lequel, celui des Etats-Unis qui se déroule à Phoenix. Comme si je voulais être au plus près de l'action je suis allongé sur le tapis, vissé devant l'écran (Comme le ridicule ne tue pas, je crois même avoir enfilé ma combinaison de Karting !!!) pour découvrir mes idoles... Jean Alesi débarque chez Ferrari aux côtés d'Alain Prost. Le champion du monde en titre, Ayrton Senna est plus fort que jamais et la plus célèbre moustache de la grille détonne avec ses kilos en trop et sa Williams bleue et jaune (Nigel Mansell) ! Mais voilà, tous furent détrônés par une F1 au dessin venu d'ailleurs, d'un vert plus proche du sapin que du British Racing Green totalement décalé, génial en somme... C'était une Jordan ! Mieux encore, elle est aux couleurs de ma boisson préférée, le 7Up, et fera éclore un futur champion, Michael Schumacher ! Cette saison sera superbe et la Jordan élue plus belle voiture de course de l'année par le très sérieux magazine Autosport.

28 ans plus tard, nous avons eu l'honneur de la présenter sur notre stand lors de Rétromobile. Ce fut pour nous un honneur et une belle marque de confiance de la part de son ancien propriétaire. Vu le buzz qu'elle fit, nul doute que je n'étais pas le seul à être tombé amoureux du coup de maître d'Eddie Jordan et de son designer Gary Anderson. Quand on aime ce que l'on fait ce n'est pas réellement du travail, alors nous avons œuvré sans relâche pour rassembler ces 64 voitures de collection et ces 57 casques de Formule 1 dans un catalogue qui j'espère vous séduira. Je profite des quelques lignes qu'il me reste pour remercier tous ceux qui nous ont fait confiance.

Sunday 10 March 1991 ... I'm 8 years old. After our Sunday roast, my father and I move into the living room. The TV comes on, it's the first Grand Prix of the season, and not just any Grand Prix, but the United States Grand Prix at Phoenix. As though I wanted to get closer still to the action, I stretch out on the rug, glued to the screen (since ridicule never killed anyone, I think I'd even put on my karting suit!!!) to see my idols ... Jean Alesi shows up at Ferrari, next to Alain Prost; the reigning champion Ayrton Senna is stronger than ever, while the most famous moustache on the grid seems out of place, overweight as its owner is, with his blue and yellow Williams (Nigel Mansell)! But then, all of them are usurped by an F1 with its design from another world, in an off-beat shade of green closer to a Christmas tree than British Racing Green, a simply amazing car ... A Jordan! Better still, it's in the colours of my favourite drink, 7 Up, and would help the future champion Michael Schumacher emerge! It would be a superb season and the Jordan would be elected "The most beautiful racing car" of the year by the very serious magazine Autosport.

28 years later, we had the honour of presenting this car on our stand at Rétromobile. It was an honour for us and a vote of confidence on the part of its former owner. Given the buzz it created, I was undoubtedly not the only person to have fallen for this masterpiece created by Eddie Jordan and his designer Gary Anderson.

When you love what you do, it doesn't really count as work, helped as we have been by good fortune and some pleasant surprises. We have worked tirelessly to bring together these 64 classic cars and 57 Formula 1 racing helmets in a catalogue which I hope will delight you. Let me take the chance in the few lines that remain to thank all of those who have placed their trust in us.

Gautier Rossignol

AUTOMOBILIA

La vente du reste de la collection Brandenburg continue jusqu'au lundi 23 mars sur online.aguttes.com

The sale of the rest of the Brandenburg collection continues until Monday, March 23rd on online.aguttes.com



AGUTTES



1

PILOTA FERRARI

BIEFFE - casque original
original helmet

100 – 200 €
Sans réserve / No reserve

4

JAMES HUNT ()

BELL – casque officiel non porté
official helmet never worn

500 – 800 €
Sans réserve / No reserve



2

NIKKI LAUDA – 1984 () () ()

BELL
McLaren – casque officiel non porté
official helmet never worn

500 – 800 €
Sans réserve / No reserve



5

MARC SURER

Casque officiel non porté
official helmet never worn

500 – 800 €
Sans réserve / No reserve



3

ALAIN PROST – 1985 () () () ()

BELL – McLaren – casque officiel non porté
official helmet never worn

500 – 800 €
Sans réserve / No reserve

6

JACKIE STEWART () () ()

BELL – Tyrrell – casque officiel non porté
official helmet never worn

500 – 800 €
Sans réserve / No reserve



AGUTTES



7



8



9



10



11



12

JODDY SCHECKTER – 1979 ()
 BELL – Ferrari – casque officiel non porté
official helmet never worn
500 – 800 €
Sans réserve / No reserve

EMERSON FITTIPALDI – 1974 () ()
 BELL – Marlboro Team Texaco – casque officiel signé non porté
signed official helmet never worn
500 – 800 € Sans réserve / No reserve

NELSON PIQUET – 1981 () () ()
 BELL – Brabham-Ford – casque officiel non porté
official helmet never worn
500 – 800 € Sans réserve / No reserve

KEKE ROSBERG – 1986 ()
 BELL – Marlboro McLaren – casque officiel non porté
official helmet never worn
500 – 800 €
Sans réserve / No reserve

NICO ROSBERG – 2016 ()
 BELL – McLaren – casque officiel non porté
official helmet never worn
500 – 800 €
Sans réserve / No reserve

LEWIS HAMILTON – 2016 () () () () () ()
 BELL – Mercedes – casque officiel édition limitée GP Monaco n°33/44 signé
signed official helmet limited edition GP Monaco n°33/44
2 000 – 4 000 €



13

LEWIS HAMILTON – 2015



BELL –Mercedes – casque officiel non porté
official helmet never worn

500 – 800 €
Sans réserve / No reserve

16

SIMONA DE SILVESTRO – 2006

ARAI –Eurointernational Formula BMW
casque officiel porté
worn official helmet

400 € - 600 €
Sans réserve / No reserve



14

DANIIL KVYAT – 2016

ARAI - Red Bull Racing – casque officiel non porté
official helmet never worn

500 € - 800 €
Sans réserve / No reserve



17

SIMONA DE SILVESTRO – 2013

BELL –IndyCar Series – KV Racing Technology – casque officiel signé non porté
signed official helmet never worn

400 – 600 €
Sans réserve / No reserve



15

CATHY MULLER

ARAI – casque officiel non porté
official helmet never worn

400 € - 600 €
Sans réserve / No reserve

18

SIMONA DE SILVESTRO – 2010

BELL –IndyCar Series – HVM Racing– casque officiel signé porté
signed worn official helmet

400 – 600 € Sans réserve / No reserve



19

MARIO ANDRETTI – 1978 (C)

BELL – JPS Lotus – casque officiel non porté
official helmet never worn

500 – 800 €
Sans réserve / No reserve



19

20

DEREK WARWICK

LAZER – casque officiel non porté
official helmet never worn

800 – 1 200 €
Sans réserve / No reserve



20

21

ALAN JONES – 1980 (C)

BELL – Albilad-Williams – casque officiel non porté
official helmet never worn

500 – 800 €
Sans réserve / No reserve



21



22



23



24

22

NIGEL MANSELL – 1992 (C)

ARAI – Williams Renault – casque officiel non porté
official helmet never worn

500 – 800 €
Sans réserve / No reserve

23

JACQUES VILLENEUVE – 1996 (C)

BELL – Williams Renault – casque officiel signé non porté
signed official helmet never worn

800 – 1 200 €
Sans réserve / No reserve

24

DAMON HILL – 1996 (C)

ARAI – Williams – casque officiel non porté
official helmet never worn

800 – 1200 €
Sans réserve / No reserve



25

ANDREA MONTERMINI – 1996

ARAI - Forti Corse – casque officiel non porté
official helmet never worn

500 - 800 €
Sans réserve / No reserve



26

MICHAEL SCHUMACHER – 1996



BELL –Ferrari – casque officiel signé non porté
signed official helmet never worn

1 000 – 2 000 €



27

MIKA HAKKINEN – 2000 () ()

ARAI –McLaren Mercedes – casque officiel non porté
official helmet never worn

1 000 € – 2 000 €

28

ARIE LUYENDYK - 1993

SIMPSON – Indianapolis 500 - Ganassi Racing - casque officiel signé porté
signed worn official helmet

500 – 800 €
Sans réserve / No reserve



29

ARIE LUYENDYK JR. – 2006

BELL –Indianapolis 500 – Arie Luyendik Team – casque officiel porté
worn official helmet

500 – 800 €
Sans réserve / No reserve



30

KIMI RAIKKONEN – 2015 ()

BELL – Ferrari – casque officiel non porté
official helmet never worn

500 – 800 €
Sans réserve / No reserve



31

FELIPE MASSA - 2010

SCHUBERTH – Ferrari – casque officiel non porté
official helmet never worn

500 – 800 €
Sans réserve / No reserve

33

SEBASTIAN VETTEL – 2011

ARAI – Red Bull Racing – casque officiel porté
worn official helmet

10 000 – 15 000 €



32

SEBASTIAN VETTEL – 2015

ARAI – Ferrari – casque officiel non porté
official helmet never worn

2 000 – 4 000 €



34

SEBASTIAN VETTEL – 2013

ARAI – Red Bull Racing – casque officiel non porté Monaco édition
official helmet never worn Monaco edition

1 000 – 2 000 €





35

ALEXANDER WURZ – 1999

BIEFFE – Mild Seven Benetton – casque officiel porté
worn official helmet

500 – 800 €
Sans réserve / No reserve



38

ERIK COMAS

SIMPSON - casque officiel porté
worn official helmet

300 – 500 €
Sans réserve / No reserve

36

EDDIE IRVINE – 2000

BIEFFE –Jaguar – casque officiel porté
worn official helmet

500 – 800 €
Sans réserve / No reserve



39

LEWIS HAMILTON – 2007

ARAI – McLaren Mercedes – casque officiel non porté
official helmet never worn

1 500 € - 3 000 €



37

YVAN MULLER

STAND 21 – WTCC – Chevrolet RML
casque officiel porté
worn official helmet

500 – 800 €
Sans réserve / No reserve

40

JENSEN BUTTON – 2009

BELL – Brawn GP – casque officiel non porté
official helmet never worn

500 – 800 €
Sans réserve / No reserve



41

MICHAEL SCHUMACHER – 2011



SCHUBERTH – Mercedes – casque officiel
non porté
official helmet never worn

500 – 800 €
Sans réserve / No reserve



43

AYRTON SENNA – 1985

BELL – JPS Lotus – casque officiel signé
non porté
signed official helmet never worn

1 000 – 2 000 €

44

ADRIAN SUTIL – 2009

ARAI – Force India – casque officiel non
porté
official helmet never worn

800 – 1 200 €
Sans réserve / No reserve



42

MICHAEL SCHUMACHER – 2012



SCHUBERTH – Mercedes – casque officiel
signé non porté
signed official helmet never worn

1 000 – 2 000 €





45

ARAI

casque officiel non porté
official helmet never worn

300 - 500 €
Sans réserve / No reserve

46

SCOTT SPEED – 2006

ARAI - Toro Rosso – casque officiel porté
worn official helmet

800 € - 1 200 €
Sans réserve / No reserve



47

SEBASTIEN BUEMI – 2009

BELL – Toro Rosso – casque officiel signé
non porté
signed official helmet never worn

600 – 900 €
SANS RÉSERVE / No reserve



48

48

SEBASTIAN VETTEL – 2012

ARAI – Red Bull Racing – casque officiel
signé non porté
signed official helmet never worn

2 000 – 4 000 €

49

SEBASTIAN VETTEL – 2011

ARAI – Red Bull Racing – casque officiel
signé porté
worn signed official helmet

10 000 – 15 000 €



49



50

DANIELE RICCIARDO – 2014

ARAI – Red Bull Racing – casque officiel
non porté
official helmet never worn

1 000 – 2 000 €



52

PASCAL WEHRLEIN – 2016

ARAI - Manor Racing – casque officiel
porté
worn official helmet

1 000 - 2 000 €



51

MAX VERSTAPPEN – 2016

ARAI - Red Bull Racing – casque officiel
non porté
official helmet never worn

1 000 - 2 000 €



53

KIMI RAIKKONEN – 2012

ARAI - Lotus F1 – casque officiel non porté
official helmet never worn

800 - 1 200 €
Sans réserve / No reserve



54

KIMI RAIKKONEN – 2013 ()

BELL – Lotus F1 – casque officiel non porté
official helmet never worn

500 – 800 €
Sans réserve / No reserve

55

FERNANDO ALONSO – 2018 () ()

BELL – McLaren – casque officiel non porté
édition limitée 4/14 signé
signed official helmet never worn limited
edition 4/14

2 000 – 4 000 €



AUTOMOBILES DE COLLECTION
LA VENTE DE PRINTEMPS

56

MARCEL FÄSSLER – 2008

ARAI – WEC Audi – casque officiel porté
worn official helmet

500 – 800 €
Sans réserve / No reserve



57

BELL

Honda – casque officiel non porté
official helmet never worn

500 – 800 €
Sans réserve / No reserve



58

JEAN-DENIS DELÉTRAZ

ARAI – casque officiel porté
worn official helmet

500 – 800 €
Sans réserve / No reserve



AGUTTES

DIMANCHE 15 MARS 2020
PARIS

LA DENTE DE PRINTEMPS



AGUTTES

INDEX

AC ACECA - FORD V8 260	127	FERRARI 456 M GTA	159
ALFA ROMEO 4C CARBON EDITION	162	FERRARI TESTAROSSA	133
ALFA ROMEO GIULIA SPIDER 1600	139	FIAT 1100 ES PININ FARINA	134
ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GT	148	FIAT 500 D	101
ALFA ROMEO GIULIETTA SZ CODA TRONCA	152	FIAT DINO COUPÉ 2,4	145
ALPINE A310 V6 «POISSON DIEPPOIS»	142	FORD COMÈTE	116
AUTOBIANCHI STELLINA	147	JAGUAR TYPE E 4,2	143
BMW 1600 GT	102	JAGUAR TYPE E CABRIOLET 4,2	149
BMW 850I	161	JAGUAR TYPE E COUPÉ 3,8 FIA	150
BMW M3 GT / E36	160	JAGUAR XJ6 SÉRIE 2	110
CHEVRON B8	151	JAGUAR XJS CABRIOLET V12	109
CITROËN 2CV6 «COCORICO»	105	JAGUAR XK140 ROADSTER	138
CITROËN DS 20 SUPER	106	LANCIA DELTA EVO II «REPSOL»	158
CITROËN DS BREAK EXPORT	146	LANCIA FULVIA SPORT ZAGATO 1300	144
CITROËN SM MASERATI BA	112	MERCEDES 280 SE 2,8L CABRIOLET	137
CITROËN TRACTION 11A FAUX-CABRIOLET	136	MERCEDES-BENZ 190E 2,5 16	129
D'YRSAN COURSE	135	MERCEDES-BENZ 450 SLC EX CLAUDE FRANÇOIS	107
DELAGE D8 15 BERLINE	115	MERCEDES-BENZ E36 AMG BREAK	130
FACEL VEGA EXCELLENCE SÉRIE 1	125	MINI BRITISH OPEN	100
FACEL VEGA FACEL II	126	PEUGEOT 205 CABRIOLET ROLAND GARROS	103
FACEL VEGA FACEL III COUPÉ 4 PLACES (BLEUE)	121	PEUGEOT 504 CABRIOLET V6	108
FACEL VEGA FACEL III COUPÉ 4 PLACES (GRIS)	118	PORSCHE 356 SC	140
FACEL VEGA FACEL III COUPÉ 4 PLACES (ROUGE)	119	PORSCHE 911 2,0 S	141
FACEL VEGA FACELLIA CABRIOLET	117	PORSCHE 911 2,0 S EX MONTE SHELTON	156
FACEL VEGA FACELLIA COUPÉ 4 PLACES (BLANCHE)	120	PORSCHE 911 2,5 ST FIA SPECS	155
FACEL VEGA FACELLIA COUPÉ 4 PLACES (ROUGE)	123	PORSCHE 996 CARRERA 4 MILLENIUM	163
FACEL VEGA FACELLIA COUPÉ 4 PLACES (VERTE)	122	PORSCHE 997 TARGA 4S	154
FACEL VEGA FV3B	124	RANGE ROVER CLASSIC COUPÉ	111
FERRARI 308 GTB	132	ROLLS-ROYCE SILVER CLOUD II	114
FERRARI 360 MODENA CHALLENGE STRADALE	153	STUDEBAKER COUPÉ CHAMPION	157
FERRARI 400 AUTOMATIC	113	VOLKSWAGEN COCCINELLE 1200	104
FERRARI 456 M GT	131	VOLKSWAGEN GOLF GTI OETTINGER	128

Seulement 35 000 km
Historique connu
Série spéciale British open

Carte grise française
Châssis : SAXXNYAXRBD098537

Only 35,000 km
Known history
Special British open series

French registration
Chassis number: SAXXNYAXRBD098537

6 000 / 10 000 €



1995

MINI  BRITISH OPEN CLASSIC

Lancée en 1959 par la British Motor Corporation, la Mini est une icône des Sixties. Élégante, agile et performante dans le trafic urbain comme sur des terrains plus hostiles et plus sportifs, cette automobile révolutionnaire et économique pour son époque a comblé des générations de conducteurs.

En 1992 certains changements conduiront à l'arrivée de la MK6 qui sera produite jusqu'en 1997. Le catalyseur et les moteurs à injection succéderont aux moteurs à carburateurs. Toutes les Mini seront équipées d'un moteur de 1300cc, qui développera 50 ch. Parmi les nouvelles séries limitées de la gamme, on trouvera la Mini

British Open Classic, équipée d'un toit ouvrant en toile électrique. Cette nouvelle série arborera fièrement la couleur British Racing Green, la teinte de la carrosserie sera reprise sur les rétroviseurs. La décoration de la caisse se présentera par des filets décoratifs et des logos dorés. Pour l'intérieur, on trouvera des sièges en velours ou en cuir beige, suivant le pays d'exportation. Les poignées, la calandre, et les pare-chocs seront chromés. Cette série limitée sera produite à environ 1500 exemplaires.

La petite voiture anglaise que nous présentons a été livrée par la concession Rover

Land de Neuilly-sur-Seine le 16 janvier 1995. Son dossier et son historique limpide nous permettent de certifier son très faible kilométrage. Cette Mini en très bon état est équipée d'un intérieur en velours beige, d'un autoradio et son toit ouvrant électrique est fonctionnel. La mécanique démarre au quart de tour, une vidange moteur a d'ailleurs été effectuée avant la vente. Elle a su nous démontrer toute son agilité lors de son essai routier qui s'est avéré des plus satisfaisants. Notre série limitée British Open affichant seulement 35 000 km au compteur constitue une excellente opportunité à saisir.

L

unched in 1959 by the British Motor Corporation, the Mini is an icon of the Sixties. Elegant, agile and efficient in urban traffic as well as on more hostile and sporty terrains, this revolutionary and economical car for its time has delighted generations of drivers. In 1992 some changes will lead to the arrival of the MK6 which will be produced until 1997. The catalyst and injection engines will succeed the carburettor engines. All the Mini will be equipped with a 1300cc engine, which will develop 50 hp. Among the new limited series of the range will be the Mini British Open Classic, equipped with an electric canvas sunroof. This new

series will proudly display the colour British Racing Green, with the body colour being used on the mirrors. The bodywork will be decorated with decorative nets and golden logos. For the interior, there will be velvet or beige leather seats, depending on the country of export. The handles, grille and bumpers will be chrome-plated. This limited series will be produced in about 1500 copies.

The small English car we present was delivered by the Rover Land dealership in Neuilly-sur-Seine on January 16, 1995. Its file and clear history allow us to certify its very low mileage. This Mini in very

good condition is equipped with a beige velvet interior, a car radio and its electric sunroof is functional. The engine starts at a quarter of a turn, an engine oil change has been done before the sale. It proved its agility during the road test, which was very satisfying. Our British Open limited edition with only 35,000 km on the clock is an excellent opportunity.

Version recherchée de la Fiat 500
Restauration récente
Désirable petite découvrable

Carte grise française
Châssis : 623440

Most wanted version
Recently overhauled
Charming convertible car

French registration title
Chassis number: 623440

10 000 / 15 000 €

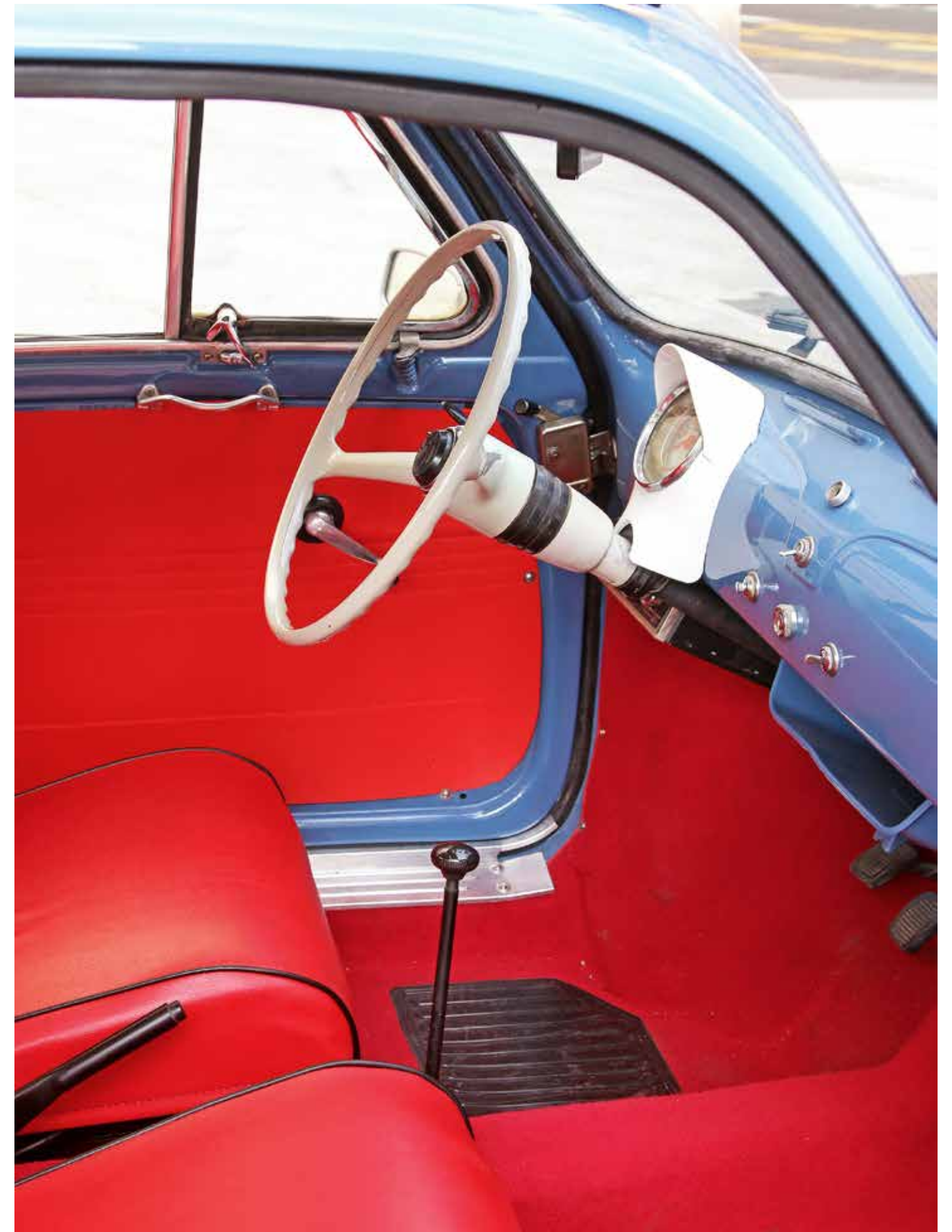


1962 FIAT 500 D

Héritière de la Fiat 500 Topolino lancée en 1936, la Fiat 500 Nuova 500 est présentée à Turin le 4 juillet 1957. Trop dépouillée et pas assez puissante, la première série n'est pas un succès. Dès lors, Fiat va augmenter la cylindrée de son moteur bicylindre et parfaire l'équipement des versions qui suivront dans l'ordre des lettres de l'alphabet. Après la Normale

« A », la Sport « B » et la Toit ouvrant « C », la version « D » (simplement car il s'agit de la 4ème version) est dévoilée en 1960. Puis, au Salon de Genève 1965, Fiat lance la 500 F (car la lettre « E » a été attribuée à une finition « America » de la 500 D). Cette dernière reçoit des portes ouvrant contre le vent, un pare-brise agrandi et un intérieur avec une finition de meilleure facture.

Avec ses portes « suicide » et son toit découvrable, cette petite Fiat 500 D correspond à l'une des premières versions de cette voiture dont la carrière exceptionnelle s'est étendue de 1957 à 1975. Elle a bénéficié d'une restauration de qualité qui met parfaitement en valeur sa jolie teinte bleue et son habitacle recouvert d'un skaï rouge du plus bel effet. La capote est en parfait



état, les pneus sont neufs et les jantes ainsi que les chromes présentent un bel éclat. Au même titre que l'esthétique, la mécanique a été révisée et fonctionne normalement. La conduite de cette voiture extrêmement agréable et ludique

en ville est un vrai régal de sympathie, en témoigne les nombreux sourires et pouces levés sur notre passage. En ville ou à la campagne, cette petite auto se trouve finalement parfaitement polyvalente. Avec cette estimation, il serait

dommage de ne pas saisir l'opportunité d'acquérir l'un des plus grands mythes de l'automobile italienne...

500 F, the letter 'E' having been assigned to an 'America' variant of the 500 D. The 500 F featured front-hinged doors, a larger windscreen and an improved interior finish. The success of the 'F' version led commentators of the time to observe that the 500 had come of age and convinced Fiat to keep it in production until 1975.

With its «suicide» doors and discoverable roof, this little Fiat 500 D is one of the first versions of this car whose exceptional career extended from 1957 to 1975. It has benefited from a quality restoration that perfectly enhances its beautiful blue colour and its interior covered with red leatherette of the most beautiful effect. The soft top is in perfect condition, the tires are new and the rims and chromes have a beautiful shine.

As well as the aesthetics, the mechanics have been revised and are functioning normally. Driving this extremely pleasant and playful car around town is a real treat, as evidenced by the many smiles and thumbs-up on our way. In town or in the country, this little car is perfectly versatile. With this estimate, it would be a shame not to seize the opportunity to acquire one of the greatest Italian myths...



The descendant of the Fiat 500 Topolino which had been introduced in 1936, the Fiat Nuova 500 was first presented in Turin on 4 July 1957. Too spartan and lacking in power, the first

series was not a success. Fiat therefore increased the size of its engine and added to the standard equipment of the versions which succeeded it, following the order of the letters of the alphabet. After the

Normale 'A', the Sport 'B' and the Sunroof 'C' versions, the 'D' model (so named simply because it was the fourth version) was unveiled in 1960. Then, at the 1965 Geneva Motor Show, Fiat launched the

Modèle rare
Historique connu
Moteur neuf

*Rare model
Known history
New engine*

20 000 / 40 000 €

Carte grise française de collection
Châssis : W001348

*French registration papers (as a historic vehicle)
Chassis number: W001348*



1968 BMW 1600 GT

La BMW 1600 GT est un rare coupé 2 portes issu des Glas 1300 et 1700 GT. En 1963, le constructeur allemand Glas se tourne vers Pietro Frua à Turin pour concevoir un coupé de caractère. Il en sortira la Glas 1300 GT, avec un inimitable style italien, un long capot plongeant, deux fins pare-chocs et une ligne générale de type fastback. Frua se chargera de la fabrication de la carrosserie, l'assemblage final se faisant dans l'usine

Glas en Allemagne. La mécanique est celle de la berline 1304 qui délivre 75 ch. Le tableau de bord est résolument sportif et arbore des manomètres ronds et l'incontournable volant bois. Le châssis est composé d'une plateforme monocoque offrant des roues indépendantes à l'avant et un essieu rigide à l'arrière. Le freinage est confié à deux disques à l'avant et des tambours à l'arrière. En 1965, le moteur est porté à 1682cc et délivre 100 ch. Cette

nouvelle mécanique permet au coupé qui n'accuse que 920 kg d'atteindre les 180 km/h. Glas en difficulté financière sera racheté par BMW en 1966. Au final c'est 5562 coupés 1300 et 1700 GT qui auront été produits sous le blason de Glas. Dès l'année suivante, BMW remotorise le coupé en lui greffant l'ensemble moteur-boîte de la BMW 1600 Ti de 105 ch, alimenté par deux carburateurs double corps. La carrosserie adopte une calandre BMW, les



feux arrière de la BMW 1602 et un traitement anti-rouille. Enfin, le pont arrière rigide cède la place à un ensemble composé de demi-bras indépendants, améliorant notablement la tenue de route. Entre 1967 et 1968, seuls 1257 exemplaires de la BMW 1600 GT seront fabriqués.

Notre coupé 1600 GT a été mis en circulation le 8 novembre 1968 à Maçon. La première propriétaire cède la voiture à sa filleule le 30 mai 2000. Son compteur affiche

aujourd'hui 108 979 km ce qui constitue très certainement son kilométrage d'origine. La carrosserie, repeinte en 1985, mériterait aujourd'hui une réfection complète. Il faut noter que des points de corrosion sont à traiter au niveau des bas de caisse et ailes avant. A l'intérieur, le cockpit se trouve dans son strict état d'origine, le Blaupunkt d'époque est toujours présent, seule une réfection de l'assise conducteur serait à prévoir. Mécaniquement la voiture a été entretenue régulièrement. En 2017

la culasse fut restaurée et le moteur subit une réfection complète l'année suivante. La voiture n'a depuis parcouru que 1300 km. Accompagnée de sa facture d'achat, de son carnet d'entretien et de sa notice d'utilisation notre 1600 GT à l'historique limpide est aujourd'hui présentée à une estimation très attractive, elle constitue une excellente opportunité pour tous les collectionneurs de la marque bavaroise.

lb) – to reach 180 kph (112 mph). Glas ran into financial problems and was bought by BMW in 1966. In the end, 5562 1300 and 1700 GT coupés were built badged as Glas models. The following year, BMW fitted a new powertrain to the coupé, installing the engine and gearbox assembly from the BMW 1600 Ti, which produced 105 bhp and was fuelled by two dual-barrel carburetors. The body received a BMW radiator grille, the rear lights from the BMW 1602 and an anticorrosion treatment. Lastly, the live rear axle was replaced by an assembly featuring independent semi-trailing arms, which considerably improved the roadholding. From 1967 to 1968, only 1257 examples of the BMW 1600 GT were built.

daughter on 30 May 2000. Its odometer is now showing 108,979 km (67,716 miles), which is undoubtedly its original mileage. The body, which was repainted in 1985, now needs to be completely refurbished. It should be noted that some points of corrosion will need to be dealt with on the sills and front wings. Inside, the car is in strictly original condition and the period Blaupunkt radio is still fitted; only the driver's seat squab will need to be retrimmed. Mechanically, the car has been regularly maintained. In 2017, the cylinder head was restored and the engine was completely rebuilt the following year. Since then, the car has covered only 1300 km (800 miles). The 1600 GT comes with its sales invoice, service booklet and owner's manual; with its clear history, it is presented today at a very attractive estimated price and represents an excellent opportunity for all collectors of the Bavarian marque.

Our 1600 GT coupé was first registered on 8 November 1968 at Mâçon. Its first owner passed on the car to her god-



The BMW 1600 GT is a rare two-door coupé, developed from the Glas 1300 and 1700 GT models. In 1963, the German manufacturer Glas turned to Pietro Frua in Turin to design a distinctive coupé. The result was the Glas 1300 GT, with inimitable Italian styling, a long, sloping bonnet, two slender bumpers

and an overall fastback shape. Frua was responsible for building the bodies, with final assembly taking place in the Glas factory in Germany. The engine came from the 1304 saloon and developed 75 bhp. The dashboard was resolutely sporty with round dials and the essential wood-rimmed steering wheel. The chassis was

built on a monocoque platform and featured independent front suspension and a solid rear axle. Braking was taken care of by two discs at the front and drums at the rear. In 1965, the engine capacity increased to 1682 cc and maximum power to 100 bhp. This new engine enabled the coupé – which weighed only 920 kg (2028



13 500 km d'origine
Même propriétaire de 1993 à 2016
Ligne signée Pininfarina

Carte grise française
Châssis : VF320DKD225123462

13 500 km from new
In the same ownership from 1993 to 2016
Styled by Pininfarina

French registration papers
Chassis number: VF320DKD225123462

15 000 / 25 000 €



1993 Peugeot 205

ROLAND GARROS Cabriolet

Modèle phare de Peugeot du début des années 1980, la 205 a sauvé le constructeur français d'une situation financière délicate après l'achat de Chrysler Europe. Fabriquée de 1982 à 1998 à 5 278 300 exemplaires, elle sera la Peugeot la plus produite jusqu'à ce que la 206 parvienne à faire encore mieux. Plusieurs types de carrosserie seront au catalogue : 3 et 5 portes, fourgonnette et cabriolet. Et notamment

la version Roland Garros. Sponsor principal du célèbre tournoi de tennis, Peugeot va nouer un partenariat avec ses organisateurs, ainsi la marque pourra utiliser le nom et l'image du tournoi, tandis que ce dernier bénéficiera en retour de la force de frappe publicitaire du constructeur. Ainsi, en mai 1989, à la veille du début de la compétition, la 1ère série de la 205 siglée Roland Garros est lancée. Equipée d'un moteur 1,4 litre

de 85 chevaux, elle bénéficie d'équipements haut de gamme inhabituels dans cette catégorie de voitures (vitres électriques, sellerie en cuir blanc et tissus spécifique...) ainsi que de décorations extérieures et d'une peinture verte. Le succès est tel que le modèle sera commercialisé jusqu'en 1993.

La 205 Roland Garros Cabriolet que nous vous présentons n'a parcouru que



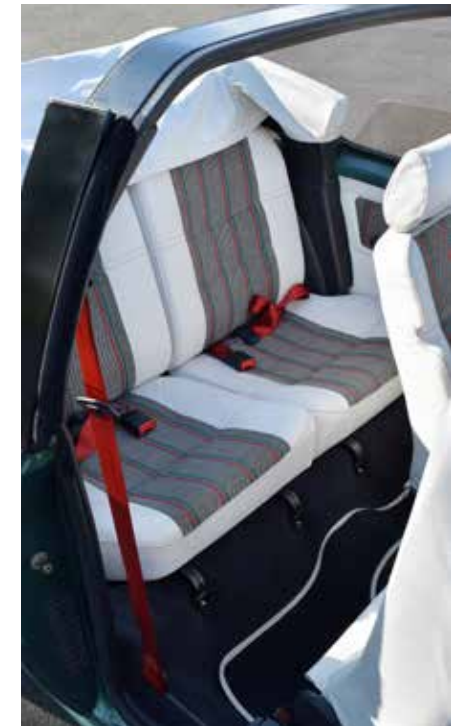
13 500 km depuis qu'elle fut livrée neuve à une habitante de la Province de San Remo en Italie. Par conséquent, son état est celui d'un modèle neuf. Carrosserie, peinture, capote, sellerie intérieure et moteur sont en excellent état. Il est impossible de trouver sur le marché

une autre 205 Roland Garros Cabriolet dans un si bel état. Achetée en 2017 chez Aguttes par son actuel propriétaire, celui-ci a depuis fait remplacer la courroie de distribution et une révision générale a été effectuée. On notera que notre exemplaire est accompagné de

son carnet d'entretien d'origine. Il s'agit d'une opportunité rare, à ne pas manquer, d'acquérir un modèle au charme et à l'image intacte.

ment's name and image, while Roland Garros in turn benefitted from Peugeot's advertising power. And so, in May 1989, as the competition was about to begin, the first Roland Garros-branded edition of the 205 was launched. Equipped with a 1.4-litre engine developing 85bhp, it was unusually well-equipped for a car in its class, with electric windows and upholstery in white leather and cloth unique to the model, as well as additional exterior trim and green paintwork. The model proved so successful that it remained on sale until 1993. The 205 Roland Garros which we are offering for sale has covered only 13 500km

since it was delivered new to a lady owner in the Italian province of San Remo. As a result, it is in as new condition. The body, paintwork, hood, interior trim and engine are all absolutely faultless. It would be impossible to find another 205 Roland Garros Convertible for sale in similar condition. Purchased in 2017 from an Aguttes auction by its current owner, he has since replaced the timing belt and a service has been carried out. Note that our 205 is coming with its original maintenance book. This is a rare opportunity, which should not be missed, to acquire a car whose charm and image have remained intact.



Peugeot's leading model at the start of the 1980s, the 205 saved the French manufacturer from a difficult financial situation after its purchase of Chrysler Europe. With 5,278,300

cars built from 1982 to 1998, more 205s were produced than any other Peugeot ... until the 206 did better still. Several body styles were available: 3 and 5-door hatchbacks, a small van and a convertible.

And, in particular, the Roland Garros version. As the main sponsor of the famous tennis tournament, Peugeot developed a partnership with the organisers, whereby the manufacturer could use the tourna-

Modèle indémodable
Très bel état d'origine
Moteur fiable et freinage performant

Carte grise française de collection
Châssis : 119805144

*Timeless model
Very good original condition
Reliable engine*

*French registration
Chassis number: 119805144*

10 000 / 15 000 €



VOLKSWAGEN

1969

Coccinelle 1200

On ne présente plus la Coccinelle. Elle est la première voiture construite par Volkswagen, dont le nom signifie "voiture du peuple". Conçue par l'ingénieur autrichien Ferdinand Porsche, elle sera produite de 1938 à 2003. Sa longévité et sa diffusion sont uniques dans les statistiques automobiles. Ainsi la Coccinelle a dépassé en 1972 le record de modèles vendus détenu par la Ford T avec 21 529 464 exemplaires à travers le monde. Motorisée dans sa version initiale par un quatre cylindres à plat de 985 cm³ développant 25 ch, l'évolution technique de la Coccinelle va se faire sous la forme d'augmentations répétées mais prudentes de la cylindrée

pour atteindre finalement 1584 cm³ et 50 ch en 1972.

Cette charmante Coccinelle arbore une teinte gris clair conforme au nuancier de l'époque et en bon état. Joliment patinée elle semble être d'origine. Modèle de 1969, ses lignes sont plus arrondies et très proches du dessin original ayant la préférence des collectionneurs. À l'intérieur on retrouve encore le tableau de bord droit au design épuré des versions de la décennie 1960 si caractéristique. Elle est dotée d'une galerie de toit qui lui confère une allure des plus sympathique et délicieusement dans l'esprit d'une auto vouée à la balade et fort utile si elle emprunte la route des vacances.

Selon son propriétaire, cette voiture fut toujours entretenue et sa mécanique fut restaurée avec soin récemment. Il suffit d'ailleurs de soulever le capot arrière pour constater que la grande majorité des pièces d'origine ont été rénovées plutôt que remplacées. Son moteur dans la série des D est bien un 1192 cc d'origine et lors de notre essai, nous avons pu constater sa bonne santé. Les rapports de boîte s'enclenchent avec précision et l'embrayage est parfaitement réglé. Parlons des freins un instant tant ils sont performants sur ce modèle, tout comme la direction, précise et légère... Bref une auto délicieusement rétro, en plus d'être une icône destinée à un amateur éclairé !



The Volkswagen Beetle is no longer to be presented. It was the first car ever built by Volkswagen, whose name means «people's car». Designed by the Austrian engineer Ferdinand Porsche, it will be produced from 1938 to 2003. Its longevity and sells number are unique in automotive statistics. In 1972, the Beetle overtook the Ford T's record for the number of single car model sold, with 21 529 464 copies worldwide. Powered in its initial version by a flat four-cylinder engine. of 985 cm³ developing 25 hp, the technical evolution of the Beetle will take place in different sizes engine, increasing in displacement to finally reach 1584 cm³ and 50 hp in 1972.

This charming Volkswagen Beetle wears a light grey colour paint in accordance with the colour chart of the time and is in good condition. With a nice patina, it seems to be a very original car. 1969 model year, its lines are rounder and very close to the original drawing that is preferred by the collectors. Inside we find the straight dashboard with the sleek design of the 1960's versions so characteristic of the early model. It features a roof rack that gives it a delightful vintage look in the spirit of a car devoted to pleasure drives and very useful if it takes the road for the holidays. According to its owner, this car was always maintained and its mechanics were restored with care recently. In fact,

you only have to lift the rear hood to see that a good amount of original parts have been refurbished rather than replaced. His D-series engine is a 1192 cc of original and during our test, we were able to note its good working order. The gear box engage precisely and the clutch is perfectly adjusted. Let's talk about the brakes because they are so efficient on this model, as is the steering, precise and light... to make it short, it is a deliciously retro looking car, as well as being an icon for the discerning car collector.

Un seul propriétaire de 1989 à 2018
5600 kms d'origine
Un art de vivre

Carte grise française normale
Châssis : VF7AZKA00KA330804

One owner from 1989 to 2018
Only 5600 Kilometers from new
The French art of living on four wheels

French registration
Chassis number: VF7AZKA00KA330804

18 000 / 22 000 €



1989 CITROËN 2 CV Cocorico

La désormais mythique Citroën 2 CV connaîtra une carrière longue de 50 ans. Véritable symbole de l'art de vivre à la Française, elle sera déclinée en nombreuses séries limitées. Parmi elles on peut dénombrer les célèbres Spot, France 3, Perrier ou Charleston. La version appelée Cocorico possède une histoire singulière qui correspond à sa rareté. En 1986, l'équipe de France de football participe à la coupe du monde qui se déroule au Mexique. Pour ce rendez-vous, le pays a des chances de remporter la coupe, et fait office de favori. Chez Citroën, on a l'idée de proposer une série spéciale pour accompagner la France dans cette

épreuve et faire un coup de marketing. Hélas, l'équipe de France n'atteint pas la finale et c'est à la hâte que Citroën retire les autocollants rappelant le foot sur cette série spéciale, qui finalement célèbre l'esprit français. Il ne sera fabriqué que 1000 exemplaires. La voiture présentée dans ces pages possède une histoire amusante puisqu'elle était le premier prix d'une tombola en 1989 dans un petit village de Sologne. Son propriétaire, heureux vainqueur n'en a pas vraiment l'utilité mais accepte le prix. Cette 2 CV Cocorico servira pendant 30 ans sur sa propriété et ne sortira presque jamais de l'enceinte du village ! Aussi incroyable

qu'il paraisse cette voiture possède un peu plus de 5000 km au compteur seulement. Elle se présente ici avec une charmante patine et n'a jamais été repeinte ou modifiée. A l'essai, c'est bien une voiture neuve que nous avons entre les mains malgré son apparence un peu usée. La voiture fut régulièrement révisée et maintenue en bel état par le garage local Bruandet Paret toujours en activité. L'historique de la voiture est complet et celle-ci possède son carnet d'entretien (rempli !), son manuel et toutes ses factures qui témoignent de son très faible kilométrage d'origine.

The now legendary Citroën 2 CV will have a 50-year career. A true symbol of the French art of living, it will be available in numerous limited editions. These include the famous Spot, France 3, Perrier and Charleston. The version called Cocorico has a singular history which corresponds to its rarity. In 1986, the French football team participates in the World Cup in Mexico. For this world rendezvous, the country has a chance to win the cup, and is the favorite. At Citroën, have the idea to propose a special series to accompany France in this event and make a marketing coup. Alas, the French team does not reach the final and it is in

a hurry that Citroën hastily removes the football-like stickers on this special series, which finally celebrates the French spirit. Only 1,000 copies will be produced. The car presented in these pages has an amusing history since it was the first prize in a tombola in 1989 in a small village in Sologne. The lucky winner doesn't really need it but accepts the prize. This 2 CV Cocorico will be used for 30 years on his property and will almost never leave the village grounds! As incredible as it seems this car has a little more than 5000 km on the counter only. It is presented here with a charming patina and has never been repainted or modified. During the

test drive, it is a new car that we had in our hands despite its slightly worn appearance. The car was regularly serviced and maintained in good condition by the local Bruandet Paret garage still in operation. The history of the car is complete and the car has its maintenance book (full!), manual and all its invoices which testify to its very low original mileage.



Bienvenue chez Francis Staub

Je suis arrivé à Paris à tout juste 16 ans. Né au milieu des assiettes chez des parents qui tenaient un magasin à Colmar, je dois admettre que l'atavisme familial était loin de me transmettre le goût de l'automobile. Cela étant, on m'inculqua le goût des belles choses et l'idée que chaque objet devait être intelligemment conçu et avoir une utilité au quotidien. Ne passant pas toutes mes années étudiantes sur les bancs de l'école, je découvris Paris, de jour comme de nuit et fus fasciné par son élégance.

Fruit hasard ou non, les stars hollywoodiennes que j'admirais dans les salles obscures et dévorais dans Ciné Revue roulaient en Facel Vega ! Tony Curtis, Ava Gardner, Danny Kaye, Joan Fontaine mais aussi Stirling Moss, Maurice Trintignant et Rob Walker que je découvris bien plus tard finir de me convaincre... faute de mettre Ava Gardner dans mon lit, j'aurai un jour sa voiture ! Et puis la cocotte Staub arriva, tout commença ! La suite on la connaît...

Attaché à préserver ce que l'on ne fera plus jamais, les Facel Vega sont les ambassadrices d'une époque révolue où la France régnait sur le monde automobile grâce au rêve d'un seul homme et de ceux qui croyaient en lui. Que ce sentiment soit partagé par leurs futurs propriétaires, qu'ils les aiment autant que moi et plus encore, qu'ils les rendent éternelles...

Francis Staub

I arrived in Paris when I was just 16. Born into a world of plates and dishes with my parents, who ran a shop in Colmar, I have to admit that a liking for cars certainly wasn't something I inherited from my family. That said, they instilled in me a taste for the finer things in life and the idea that every object should be intelligently designed and be useful in everyday life. As I didn't spend all my student years in the classroom, I discovered Paris, by day and by night, and was fascinated by its elegance.

Whether by chance or not, the Hollywood stars I so admired at the cinema or in the pages of Ciné Revue drove Facel Vegas! Tony Curtis, Ava Gardner, Danny Kaye and Joan Fontaine, but also Stirling Moss, Maurice Trintignant and Rob Walker, whom I discovered much later, ended up convincing me ... if I couldn't get Ava Gardner into my bed, at least one day I would own her car! And then the Staub cocotte came along and it all began! The rest is history ... Committed to preserving what will never be made again, these Facel Vegas are the emissaries of a bygone era, when France reigned over the world of cars, thanks to the dream of one man and those who believed in him. May this feeling be shared by their new owners, may they love them as much as I did, or even more, may they grant them eternal life ...

Francis Staub

Merci de noter que l'ensemble des véhicules de la collection Staub à l'exception des lots 120 à 123 ont été présentés au contrôle technique. Vendus dans l'état, nous recommandons de prévoir une révision générale avant de reprendre la route.

Please note that all the vehicles of the Staub collection except lots 120 to 123 have been presented at the technical inspection. Sold as presented they require recommissioning before being driven on the public roads.

Bon état général
Boîte 5 vitesses
Estimation attractive

Carte grise française
Châssis : 01FD5687

Good condition
5 speed gearbox
Attractive estimate

French registration
Chassis number: 01FD5687

7 000 / 10 000 €



1972 CITROËN

Collection Francis Staub

DS 20 Super 5

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 fran-

çais 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. La Citroën DS qui nous intéresse dans ces pages fut mise en circulation le 2 février 1972. De couleur vert argenté AC 527 d'origine, celle-ci fut intégralement repeinte en noir avant que le propriétaire actuel s'en

porte acquéreur. La sellerie est en tissu marron et se présente aujourd'hui avec une certaine usure. Le collectionneur monsieur S l'achète en 2005 et entretiendra sa DS en bon état mécanique. En 2013 des travaux sont entrepris et les sphères, la pompe à essence, l'alternateur etc... seront remplacés. Notre essai nous révélera en effet un bon état mécanique malgré une apparence perfectible. Le remplacement de la ligne d'échappement sera à prévoir. Aujourd'hui présenté avec une estimation attractive, c'est ici une chance d'acquérir une D Super 5 qui constitue en bonne base pour un rafraîchissement facile.



Introduced in 1955, the DS Citroën had the difficult task of succeeding the Traction Avant. It impressed the public with a new and strikingly modern design, a masterpiece by Flaminio Bertoni, and also astonished by its technique and design: hydropneumatic suspension, power steering, disc brakes, semi-automatic gearbox, to name but a few examples. With a twenty-year career and a variety of models ranging from the elegant convertible to the utility station wagon version, it also shone in competition, winning the Monte Carlo Rally in 1958. A true myth and symbol of the French industrial genius of the time, the DS is one of the

most collected cars in the world. The D Super replaced the ID20 in 1969, and was equipped with a 5-speed manual gearbox and power steering. It has the «water-drop» headlights added to the second phase of the model in 1967, as well as the new dashboard with rev counter, released in September 1969. The door handles and steering wheel were replaced in 1971. The Citroën DS that interests us in these pages was put into circulation on February 2, 1972. The original silver-green AC 527 was completely repainted in black before the current owner purchased it. The upholstery is made of brown fabric and is now with a certain amount of wear

and tear. The collector Mr. S bought it in 2005 and will maintain his DS in good mechanical condition. In 2013 work is undertaken and the spheres, fuel pump, alternator etc... will be replaced. Our test will indeed reveal a good mechanical condition despite a perfectible appearance. The replacement of the exhaust line will be planned. Today presented with an attractive estimate, this is a chance to acquire a D Super 5 which is a good basis for an easy refresh.

Ex Claude François !
Moteur V8, 4520cc de 217 cv
Voiture de stars à prix d'ami...

Ex-Claude François!
V8 engine: 4520 cc and 217 bhp
A car of the stars at a bargain price ...

6 000 / 12 000 €

Carte grise française de collection
Châssis : 10702412001866

French registration papers (as a historic vehicle)
Chassis number: 10702412001866



MERCEDES

Collection Francis Staub

1973

450 SLC EX CLAUDE FRANÇOIS

La voiture que nous présentons n'est autre que la voiture de Claude François ! Cloclo pour les fans, était l'un des chanteurs français les plus populaires dont la notoriété ne se dément pas aujourd'hui avec des titres encore au sommet des ventes dans le pays. « Alexandrie, Alexandra », « Magnolias For Ever », « Le lundi au soleil » ou encore la version originale de « My Way » (Comme d'habitude), un titre connu internationalement

grâce à Frank Sinatra, ne sont qu'une courte liste de ses plus grands succès. Au cours de sa carrière, il a vendu plus de 70 millions d'albums à travers le monde avant de disparaître tragiquement en 1978. Amateur de belles voitures, il possédait plusieurs sportives, décapotables ou berlines statutaires. On se souvient alors de sa superbe Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 grâce à laquelle il survécut à une tentative d'assassinat à son volant en 1977,

quand des voyous du grand banditisme essayèrent de l'abattre lors d'une course poursuite, leurs balles manquant de peu la vedette. Cette dernière vendue en 2015 pour 92 000 € en 2015 montre la place qu'il occupe encore aujourd'hui dans le cœur de toute une génération !

Achetée par Claude François en juin 1973 et fréquemment utilisée lors de ses déplacements, notre Mercedes-Benz 450 SLC



sera conservée par le chanteur jusqu'à la fin de l'année 1974. La 450 SLC fait partie de la famille des R107 et avait la lourde tâche de remplacer la superbe Pagode des années 1960 dessinée avec brio par le français Paul Bracq, alors à l'œuvre dans les bureaux de design de Stuttgart. Symbolisant pour toute une génération l'image de la réussite à l'américaine, tous les plus célèbres personnages s'affichèrent dans

les films ou les séries TV au volant d'un SL type R107 : Bobby Ewing dans Dallas, Richard Gere dans American Gigolo, Jonathan Hart dans l'Amour du Risque, et même Eddy Murphy, dans le premier opus du Flic de Beverly Hills. Une véritable star sur quatre roues que Cloclo affectionnait tout particulièrement. Afin de retrouver son lustre d'antan, elle nécessitera des travaux de carrosserie

importants tout comme l'habitacle un rafraichissement des cuirs et de certains plastiques. Montée sur des jantes de la marque mais non conforme à l'origine, cette voiture est un Youngtimer mêlant puissance, discrétion, confort, en plus d'être une valeur sûre en collection grâce à son célèbre propriétaire...

he owned several sports cars, convertibles and prestige saloons. His magnificent Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 comes to mind, thanks to which he escaped an assassination attempt when he was behind the wheel in 1977, when a gang of organised criminals tried to kill him during a chase, their bullets only narrowly missing the star. The Mercedes was sold at auction in 2015 for 92,000 €, showing the place he still holds in the hearts of an entire generation!

in Stuttgart. A symbol for a generation of the American success story, all the most famous personalities could be seen in films and TV series at the wheel of an R107-series SL: Bobby Ewing in Dallas, Richard Gere in American Gigolo, Jonathan Hart in Hart to Hart, and even Eddy Murphy in the first series of Beverly Hills Cop. A true star on four wheels, of which "Cloclo" was especially fond.

In order to return to its former glory, the car will need substantial attention to the body as well as the interior, with work to revive the leather and some of the plastic trim. Fitted with Mercedes wheels, but which are not to the original specification, this car is a modern classic which combines power, discretion and comfort, as well as being a safe bet for a collector thanks to its famous owner ...

Bought by Claude François in June 1973 and often used by him when travelling, the singer kept this Mercedes-Benz 450 SLC until the end of 1974. The 450 SLC was part of the 107 series and had the daunting task of replacing the superb Pagoda from the 1960s, which had been brilliantly designed by the French stylist Paul Bracq, who was working at the time in the design studios



The car we are offering is none other than that owned by Claude François! "Cloclo", for his fans, was one of the most popular French singers, whose fame remains as great as ever today, with songs

which are still at the top of the charts in France. "Alexandrie, Alexandra", "Magnolias for Ever", "Le lundi au soleil" or the original version of "My Way" ("Comme d'habitude"), a title known around the

world thanks to Frank Sinatra ... these are just some of his greatest hits. During his career, he sold more than 70 million albums throughout the world before his tragic death in 1978. A lover of fine cars,

Ligne élégante signée Pininfarina
Restauration intégrale en 2011
Important dossier de factures et de restauration

*Elegant shape by Pininfarina
Full documented restoration in 2011
Important file of invoices*

25 000 / 45 000 €

Titre de circulation belge
Châssis : 22220929

*Belgian title
Chassis number: B312220929*



Collection Francis Staub

1975 PEUGEOT
504 coupé V6

Chez Peugeot, les Coupés et Cabriolets dérivés de berline sont une tradition. Après les 203 et 403, Peugeot fait appel pour la 404 à Pininfarina qui crée une carrosserie différente de celle de la berline avec le succès qu'on lui connaît. Avec la 504 lancée en 1968, le constructeur de Sochaux confirme la règle et métamorphose une sage berline quatre portes en un élégant coupé digne des productions transalpines. Si la forme évolue au cours

de sa carrière, elle conservera l'élégance du dessin initial. Produite de 1969 à 1983, cette voiture est de plus en plus prisée par les collectionneurs en quête d'une voiture française élégante et confortable. En 1974 apparaissaient les versions haut de gamme à moteur V6, premières Peugeot à bénéficier de ce moteur 2,7 litres développé conjointement avec Renault et Volvo. Alliant la puissance à la fiabilité sans délaissier l'élégance qui la caractérise

depuis sa présentation en 1969, elle fut produite à moins de 1 000 exemplaires.

Le modèle que nous présentons à la vente est accompagné d'un dossier rare, méticuleusement complété et enrichi par ses propriétaires successifs. Vendue neuve dans le Finistère, les premières factures remontent à 1984 et attestent d'un entretien régulier chez deux spécialistes de la marque en Bretagne et en Normandie, plus



précisément dans le Cotentin, au garage Hardel tenu à l'époque par le beau-frère de la propriétaire du véhicule. Son second propriétaire en prendra possession en novembre 1996 et la conservera précieusement jusqu'en novembre 2006. Un grand nombre de factures d'entretien et un récapitulatif des kilomètres parcourus permettent de suivre l'histoire de cette auto

jusqu'à son 3ème propriétaire de 2006 à 2014 en Belgique. La voiture reçut alors une restauration complète en 2011, incluant un nouvel intérieur réalisé par Iriks à Breda, aux Pays-Bas, spécialiste de ce modèle. Un livre retraçant l'ensemble de la restauration sera remis à l'acquéreur ainsi qu'un très important dossier de factures et une brochure originale du modèle. Belle sous tous

les angles et fonctionnant à merveille, cette Peugeot 504 Cabriolet V6 est la 492ème construite sur les 977 produites. Proposant 4 vraies places pour le tourisme au grand air, cet exemplaire devrait séduire les amateurs les plus exigeants.

with collectors looking for an elegant and comfortable convertible French car. In 1974, the top-of-the-range version with a V6 engine, the first Peugeot to benefit from this 2.7-litre engine developed jointly with Renault and Volvo. Combining power and reliability without compromising the elegance that has characterised it since its launch in 1969, less than 1,000 copies were produced.

The model that we present for sale is accompanied by a meticulously crafted file supplemented and completed by its successive owners. Sold new in Finistère, the first invoices date back from 1984 and attest to regular maintenance by two specialists of the brand in Brittany and Normandy, more precisely in the Cotentin region, at the Hardel garage, which was then run by the brother-in-law of the owner

of the vehicle. Its second owner will take possession of it in November 1996 and will keep it precious until November 2006. A large number of invoices and a summary of the kilometres travelled make it possible to follow the history of this car until its 3rd owner from 2006 to 2014 in Belgium. The car then received a restoration completed in 2011, including a new interior designed by Iriks in Breda Netherlands, a specialist in this model. A book retracing the entire restoration will be given to the purchaser as well as a very important file of invoices and an original brochure of the model. Beautiful from all angles and running perfectly, this Peugeot 504 Cabriolet V6 is the 492th built out of the 977 V6 produced. Offering 4 real seats for open-air tourism, this car should seduce the most demanding car collectors.



At Peugeot, Coupés and Cabriolets designed from saloon cars are a tradition. After the 203 and 403, Peugeot calls on Pininfarina for the 404, which creates a different bodywork from

the one of the saloon model. With the success we all know followed. With the 504 launched in 1968, the manufacturer from Sochaux confirms the rules and metamorphoses a quiet four-door sedan into an

elegant coupe worthy of the productions transalpines. If the shape evolves during its career, it will keep the elegance of the initial design. Produced from 1969 to 1983, this car is becoming increasingly popular

Très belle présentation
Carnets d'entretien originaux
Faible Kilométrage

Carte grise française
Châssis : SAJJNADW4DA149631

*Excellent appearance
Service records and invoices for mechanical work
Low mileage*

*French registration papers
Chassis number: SAJJNADW4DA149631*

15 000 / 25 000 €



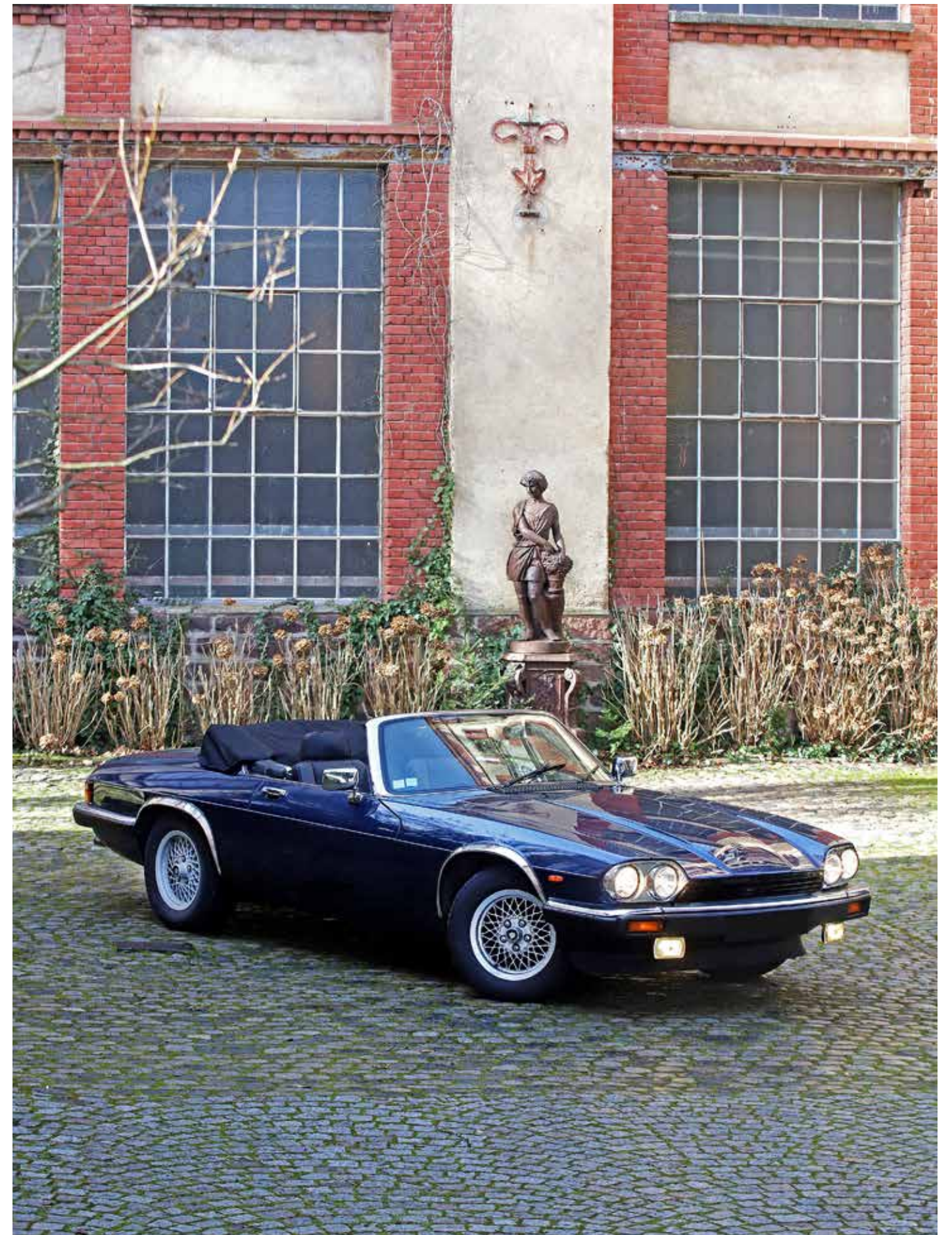
Jaguar

1988 XJ6 CABRIOLET
Collection Francis Staub

Aurolé de la fantastique image que lui a apportée l'iconique Type E, Jaguar lui cherche une digne remplaçante et planche dès 1969 sur le projet codé XJ 27. Ce n'est pourtant que le 10 septembre 1975 que la nouvelle Grand Tourisme de Coventry est dévoilée à la presse. Il s'agit du Coupé XJ-S équipé du V12 de 5,3 litres développant 285

chevaux. Point fort de ce coupé charmeur, son châssis inspiré des berlines XJ privilégie équilibre et confort, secondé par un silence de fonctionnement appréciable, ainsi qu'un équipement de série généreux. Côté carrosserie, Jaguar fait produire en 1983 chez le carrossier anglais Tickford une variante découvrable de type Targa baptisée Jaguar

XJ-SC. Disponible dans un premier temps avec une motorisation 3,6 litres, cette version découvrable accueille un V12 en 1985. Ce n'est qu'au printemps 1988, soit treize ans après la sortie du Coupé, que Jaguar présente officiellement une XJ-S V12 cabriolet entièrement découvrable réalisée avec le concours du carrossier Karmann.



La XJ-S cabriolet V12 que nous vous présentons ici fut livrée neuve le 13 juillet 1988 par la concession British Motors à Monaco. Son premier propriétaire, Mr. Jerry Tassone prendra soin de l'entretenir au service après-vente de la concession British Motors jusqu'en 2001, en atteste son carnet d'entretien original. Elle sera par la suite entretenue par son nouveau propriétaire à Nice puis rejoindra

la collection de Francis Staub quelques années plus tard. Aujourd'hui créditée de 41 900 kilomètres au compteur ce qui semble être son kilométrage d'origine, cette Jaguar XJ-S cabriolet se présente en bon état général. La carrosserie est en bon état, l'intérieur en cuir présente bien et la mécanique est en bon état de fonctionnement tout comme la capote électrique. Le contrôle technique passé

en février 2020 présente néanmoins quelques défauts qui nécessiteront une révision (frein de stationnement, source lumineuse à l'avant gauche, défaut d'étanchéité). Il s'agit objectivement d'une très belle auto, peu kilométrée et présentée à ce jour à une estimation attractive.

equipment. As far as the bodywork was concerned, in 1983 Jaguar commissioned the English coachbuilder Tickford to build a Targa-type convertible known as the XJ-SC. Initially offered with a 3.6- litre engine, this convertible version received the V12 in 1985. It was only in the spring of 1988, 13 years after the Coupé had been launched, that Jaguar officially presented a full convertible version, which was produced in association with the coachbuilder Karmann.

It was then serviced by its new owner in Nice and joined the Francis Staub collection a few years later. Today, the Jaguar XJ-S Convertible is credited with 41,900 kilometers on the odometer, which seems to be its original mileage, and is in good overall condition. The bodywork is in good condition, the leather interior looks good and the mechanics are in good working order as is the electric soft top. The technical inspection passed in February 2020 nevertheless presents some defects that will require an overhaul (parking brake, light source at the front left, leakage). It is objectively a very beautiful car, with few kilometers and presented at an attractive estimate.

The XJ-S convertible V12 we present here was delivered new on July 13, 1988 by the British Motors dealership in Monaco. Its first owner, Mr. Jerry Tassone will take care of its maintenance at the after-sales service of the British Motors dealership until 2001, as attested by his original service book.



Steeped in the glory which its iconic E-Type had brought it, Jaguar sought a worthy replacement for that remarkable model, and in 1969 set to work on the project codenamed XJ 27.

But it was only on 10 September 1975 that Coventry's new GT was revealed to the press. The XJ-S Coupé was equipped with the 5.3-litre V12 engine producing 285bhp. Its chassis - based on that of

the XJ saloons - was a strong point of this charming coupé and favoured balanced handling and comfort. It was ably supported by the car's smooth, quiet running and the generous level of standard

Bonne présentation générale
Mécanique en état de marche
Désirable version 4.2l

Carte grise française
Châssis : 2T64850BW

4 000 / 7 000 €

*Good general presentation
Mechanics in working order
Desirable 4.2l version*

*French registration papers
Chassis number: 2T64850BW*



Jaguar

Collection Francis Staub
1978 XJ6 4.2 SÉRIE 2

Au milieu des années 1960, la gamme des berlines Jaguar comprend 4 variantes. Dans un souci d'harmonisation, la firme de Coventry lance la XJ6 dès 1968. Son style est en totale rupture avec ses aînées, délaissant les rondeurs typées pour une carrosserie plus pure et élancée.

Ainsi naît celle à qui l'on attribuera très bientôt le titre de meilleure berline du Monde. Elle est motorisée par un six-cylindres en ligne XK à double arbres à cames en tête de 2.8l ou par un 4.2l. Ils étaient accouplés au choix à une boîte de vitesses manuelle avec overdrive en option ou à une boîte automatique

Borg Warner. La production de la série 1 s'achève en 1973 pour laisser place à une nouvelle XJ reconnaissable entre autres à son pare-chocs avant rehaussé, à son entourage de calandre proéminent et à une nouvelle planche de bord. « L'économique » six-cylindres 2.8l est retiré du catalogue au profit d'un 3.4l.



Seuls 1 486 exemplaires de XJ6 série 2 furent fabriqués en conduite à gauche.

L'exemplaire que nous vous présentons est équipé du 6 cylindres 4.2l accouplé à une boîte de vitesse automatique et fut immatriculé pour la première fois en janvier 1978. Friand de Jaguar, Francis

Staub en a possédé plusieurs dont cette série 2 apparemment française d'origine. La peinture de cette XJ6 a été refaite il y a longtemps mais la présentation générale de la voiture est belle. Les chromes aussi présentent bien, alors que dans l'habitacle les cuirs plutôt bien préservés auront besoin d'être nourris. Le ciel de

toit ne tombe pas mais les boiseries et vernis sont éclatés par endroits. La mécanique semble bien fonctionner, mais notre essai ne nous permettra pas de juger la fiabilité sur un long trajet. Quelques travaux seraient donc à prévoir avant d'envisager de nouveaux voyages au long cours.

1 was replaced by the S2, recognizable by its raised front bumper, to comply with American regulations, and consequent upper and lower radiator grilles, as well as a new dashboard. The problematic 2.8 litre engine was replaced by a new 3.4 litre unit (not derived from previous generations of the 3.4 engine).

The model we are presenting is fitted with the 4.2l 6-cylinder engine coupled to an automatic gearbox and was first registered in January 1978. As a Jaguar enthusiast, Francis Staub owned several

of them, including this seemingly original French Series 2. The paintwork of this XJ6 has been redone a long time ago but the general presentation of the car is nice. The chromes look good as well, while the leather in the cabin is rather well preserved and will need some nourishment. The roof doesn't fall down but the woodwork and varnishes are shattered in places. The mechanics seem to work well, but our test drive won't allow us to judge reliability on a long trip. Some work would thus be necessary before considering new long-distance trips.



In the mid-nineteen-sixties, the range of medium sized Jaguar saloons included 4 models. In 1968, Jaguar made a clean sweep by introducing the XJ6. Its style broke with the traditional curves and

displayed tauter, more angular lines. The car, which was soon to be hailed as the best saloon car in the world, was immediately recognized as a major milestone in automobile development. The car was

powered by the twin-cam straight six XK engine, a 4.2 litre and a new size, 2.8 litre. Buyers could choose a manual gearbox with optional overdrive or a Borg Warner automatic box. In 1973, the Series

1^{ère} main et boîte mécanique !
Faible kilométrage
Carnet d'entretien et clef d'origine

*One single owner and manual gear box !
Low mileage
Original key and log book*

12 000 / 15 000 €

Carte grise française
Châssis : SALLHABE8EA332525

*French registration
Chassis number: SALLHABE8EA332525*



1988 Collection Francis Staub

RANGE ROVER

coupé

Anglais et Avant-gardiste : le Range est aussi mythique que la Mini ! Gueule d'enfer, confort, volume de chargement impressionnant, performances d'avion de chasse (par rapport à ses contemporains) et surtout très snob ! Pionnier du genre, il a de quoi séduire et rencontrera un succès gigantesque auprès d'une clientèle aisée et décalée à la recherche d'un véritable « couteau suisse » automobile ! Près d'un demi-siècle plus

tard, il n'est plus seul au monde, mais il demeure le « must » absolu de sa catégorie.

Le modèle que nous présentons (modèle 2 porte RR200D) est tout simplement une première main, acheté en 1988 chez Alsace Auto à Colmar comme l'indique le carnet d'entretien en notre possession. Francis Staub, adepte du modèle au point d'utiliser encore un modèle similaire à 5 portes pour ses trajets quotidiens, se souvient l'avoir

utilisé dans la région mais aussi dans Paris dans les années 90, le coffre chargé de cocottes de sa création. « Malheureusement, l'arrivée du micro-onde avait considérablement ralenti mes affaires avant que l'induction ne fasse son apparition dans les bonnes cuisines de France, du coup il est resté ici comme voiture de service pour l'équipe dirigeante. Au fond je crois qu'il n'est guère allé plus loin que Strasbourg ! » De la série « Classic », c'est un modèle deux



portes équipé de la rare boîte de vitesse manuelle à 5 rapports. Version la plus prisée des amateurs du genre, ses éléments de carrosserie sont parfaitement alignés tout comme la teinte d'origine qui est bien préservée elle aussi. Les vitres sont toutes gravées du numéro d'immatriculation

d'origine est dans l'habitacle, la qualité de l'ensemble invite au voyage. Les sièges sont en très bon état, tout comme les moquettes beiges et le ciel de toit. Assez rare pour être souligné, le tableau de bord et la console centrale sont impeccables, sans craquelures ou éclat du plastique. A

son volant, force est de constater que les 1.9T du véhicule sont emmenés avec brio et ce dans un confort royal. Haut perché sur ses roues de 16 pouces (qui paraissent bien petites aujourd'hui) son comportement et son freinage font honneur au standing de la bête.

Alsace Auto in Colmar as indicated by the service book in our possession. Francis Staub, a fan of the model to the point of still using a similar 5-door model for its daily journeys, remembers using it in the region but also in Paris in the 90s, the trunk full of the pots of his creation. « Unfortunately, the arrival of the microwave had considerably slowed down my business before induction made its appearance in the good kitchens of France, so he stayed here as a service car for the management team. I think it didn't go much further than Strasbourg! » The «Classic» series is a two-door model equipped with the rare 5-speed manual gearbox. The most sought-after version of the genre, its bodywork elements are

perfectly aligned as well as the original colour, which is also well preserved. The windows are all engraved with the original registration number in the passenger compartment, the quality of the overall invites to the trip. The seats are in very good condition, as are the beige carpets and the roof canopy. The dashboard and centre console are impeccable, with no visible signs of wear or damage, cracks or chips in the plastic. Behind the wheel, it is clear that the 1.9T weight of the vehicle are brought with brio and in royal comfort. High perched on its 16-inch wheels (which seems very small today) its behaviour and braking do honour to the standing of the beast.



English and so avant-garde: the Range Rover is as famous as the Mini! Charismatic look, comfort, volume impressive cargo capacity, fighter aircraft performance (compared to its

contemporaries) and especially very snobbish! Pioneer of the genre, he has what it takes to seduce and will meet a gigantic success. with a wealthy and offbeat clientele in search of a real automotive «Swiss

Army knife»! Nearly half a century later, it is no longer alone in the world, but it remains the absolute «must» of its category. The model we present (model 2 door RR200D) is simply a first hand, bought in 1988 at

La référence française en matière
de Grand Tourisme
Rare version US
Moteur 3.0 l

*The french super car
Rare US version
3.0 engine*

25 000 / 35 000 €

Carte grise française
Châssis : 00SD1176

*French registration
Chassis number: 00SD1176*



CITROËN

Collection Francis Staub
USA Automatique

1973

SM

La Citroën SM représente à elle seule le rêve d'une époque où l'élégance automobile rimait avec des 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

sublime 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 La SM partira à la conquête des États-Unis, les modèles destinés à ce marché sont reconnaissables à leurs phares avant spécifiques et aux catadioptrés visibles sur les ailes. Sous le capot on retrouve le V6 3.0l de la Merak développant 180 ch associé à une boîte automatique Borg and Warner à 3 rapports.

La SM ici présenté est originaire de Cali-



forne et séjournait plus précisément à Santa Barbara lorsqu'elle quitte les USA pour atterrir en France en 2011. Climat sec aidant, celle-ci est en bel état et est très saine. De couleur Brun Scarabée et à l'intérieur marron, le propriétaire actuel entreprend des travaux de remise en route et d'amélioration de la mécanique. En février 2012 par exemple, l'accumula-

teur de pression de freins est remplacé, la direction changée (de même que le volant pour un neuf). A l'essai, la SM nous gratifia de sa douceur et du bon fonctionnement de sa boîte de vitesse. Désormais très recherchées, les SM deviennent plus rares sur le marché et sont considérées comme l'aboutissement de la haute couture automobile par Citroën. Sa ligne et

son intérieur restent impressionnants de modernité et sa mécanique est désormais fiabilisée grâce à de nombreux spécialistes du modèle. En bel état général notre SM est une excellente opportunité de découvrir une GT au charme iconoclaste dont le raffinement et la rareté ne cessent de faire grimper la cote.

V6 under the bonnet. A genuine technological showcase for what Citroën knew how to do best at the time, it features the revolutionary DIRAVI steering system, power-assisted brakes, hydropneumatic suspension, swivelling headlamps with wheels, etc. The SM will set out to conquer the United States, and models intended for this market are recognisable by their specific front headlamps and the retro-reflectors visible on the wings. Under the hood is the Merak's 180 hp 3.0l V6 engine with a 3-speed automatic transmission from Borg and Warner.

The SM presented here was sold new in California and was parked more precisely in Santa Barbara when she leaves the USA to land in France in 2011. Dry climate helping, this one is in good shape and is very healthy. Brun scarabée with a brown

interior, the current owner is working on restarting the car and improving the mechanics. In February 2012, for example, the brake pressure accumulator is replaced, the steering is changed (as well as the steering wheel for a new one). During the test drive, the SM gratified us with its smoothness and the smooth operation of its gearbox. Now highly sought-after, SMs are becoming rarer on the market and are considered the culmination of Citroën's automotive haute couture. Its lines and interior remain impressively modern and its mechanics are now reliable thanks to numerous specialists in the model. In good general condition, our SM is an excellent opportunity to discover a GT with iconoclastic charm whose refinement and rarity continue to increase in popularity.



The Citroën SM alone represents the dream of a time when automotive elegance rhymed with high performance. Let's not forget that at the beginning of the 1970s, there were no speed

limits 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 sublime design by Robert Opron. It is ahead of its time both in terms of technology and its futuristic line. Citroën buys Maserati in 1968, and the result is an impressive 2670 cc double-camshaft

Modèle puissant et confortable
Belle combinaison de couleur
Classique, sportive et familiale à succès

*Powerful and comfortable
Beautiful colour combination
Sporty, classy and a great family car*

35 000 / 45 000 €

Titre de circulation italien
Châssis : 24705

*Italian title
Chassis number: 24705*



1978 **FERRARI**
Collection Francis Staub
400
Automatic

En signant, en 1972, le dessin de la Ferrari 365 GT/4, qui allait devenir la Ferrari 400, Pininfarina montre tout son talent : la ligne est sobre, élégante, hors du temps et traduit parfaitement le statut élevé de cette sportive de luxe. A tel point que, de la 365 GT/4 à la 412, ce modèle a connu une carrière exceptionnellement longue, ne disparaissant du catalogue de la marque qu'en 1989. Son habitacle

spacieux, confortable et luxueusement fini est tendu de cuir jusqu'au ciel de toit, alors que son moteur 12 cylindres associé à la boîte automatique à trois rapports Hydramatic de General Motors lui confère un couple et une allonge encore jamais vu sur une GT de sa catégorie.

Le premier propriétaire de cet exemplaire, était Ferrari Esercizio Fabbriche

Automobili e Corse SpA (une société créée par Enzo Ferrari en 1960) entre 1978 et 1980. Si on se réfère à son carnet, elle fut donnée à Jody Scheckter, champion du monde 1979 sur Ferrari, comme véhicule de fonction. La voiture changera ensuite de main en 1981 puis en 1985, toujours en Italie. Acquis par son propriétaire actuel en 2003, 24705 n'a jamais été restaurée, mais elle fut repeinte dans sa livrée brun



métallique d'origine, en 1996. Roulant peu, cette Ferrari a néanmoins gardé de sa superbe. Les différents éléments de carrosseries sont bien alignés tout comme l'habitacle en bon état d'origine.

Lors de notre essai, le moteur, la boîte et les freins n'ont montré aucun signe de faiblesse. Seuls les trains roulant ont montré des signes de vieillissement du au poids et à l'immobilisation de la

bête. Cela sera donc à prévoir avant de pouvoir remettre cette superbe auto sur la route pour de longs parcours.

and length never before seen on a GT in its category.

The first owner of this car was Ferrari Esercizio Fabbriche Automobili e Corse SpA (a company created by Enzo Ferrari in 1960) between 1978 and 1980. According to his logbook, it was given to Jody Scheckter, 1979 world champion on Ferrari, as a company car. The car then changed hands in 1981 and again in 1985, still in Italy. Purchased by its current owner in 2003, N°24705 was never restored, but was resprayed in its original metallic brown livery

in 1996. Although it was not driven a lot, this Ferrari has nevertheless kept its superb appearance. The different body parts are well aligned as well as the interior in good original condition. During our test drive, the engine, gearbox and brakes showed no signs of weakness. Only the running gears showed signs of ageing due to the weight and immobilisation of the beautiful beast. This is to be expected before we can put this superb car back on the road for long journeys.



When Pininfarina signed the design of the Ferrari 365 GT/4, which was to become the Ferrari 400, in 1972, it showed all its talent : the line is sober, elegant, timeless and perfectly

reflects the high status of this luxury sports car. So much so that, from the 365 GT/4 to the 412, this model had an exceptionally long career, only disappearing from the brand's catalogue in 1989. Its spacious,

comfortable and luxuriously finished interior is stretched out in leather up to the roof, while its 12-cylinder engine combined with General Motors' Hydramatic three-speed automatic transmission gives it torque

Française d'origine
Bel état de présentation et de fonctionnement
V8 onctueux et confort royal

*Sold new in France
Good overhaul condition
Smooth V8 and royal comfort*

40 000 / 60 000 €

Carte grise française
Châssis : LSWC424

*French registration
Chassis number: LSWC424*



Rolls-Royce Collection Francis Staub

1960

SILVER CLOUD II

Mythe de l'automobile s'il en est, la Silver Cloud de Rolls Royce fut le véhicule le plus luxueux produit dans l'usine de Crewe en Angleterre entre 1955 et 1966. Son dessin d'une grande élégance impressionne au premier coup d'œil. La Silver Cloud possède un châssis à section en caisson dont les différents éléments sont soudés, ses éléments de carrosserie sont en acier et en aluminium. Le châssis séparé

permet la réalisation de carrosseries spéciales auprès de célèbres carrossiers comme James Young, Mulliner ou Park Ward. La voiture est longue, large mais d'une grande élégance, dégagant au premier regard une allure princière. Lancée en 1955 avec le six cylindres de 4,9 litres, il sera remplacé par un V8 de 6.2 litres plus gourmand. Il est couplé à une boîte automatique à 4 rapports pour une conduite douce et voluptueuse dans

un confort absolu. Les quatre freins à tambours sont hydrauliques et assistés. La suspension est à roues indépendantes à l'avant et à essieu rigide avec ressorts semi-elliptiques à l'arrière. Deux options importantes seront proposées au catalogue, la direction assistée et l'air conditionné. Trois générations de Silver Cloud verront le jour avec à chaque fois des évolutions techniques et esthétiques.



Le modèle que nous présentons à la vente intègre la collection le 27 novembre 2013. Il s'agit d'une deuxième série livrée neuve en France par la Franco Britannic. 60 ans après sa sortie d'usine, sa présentation est toujours flatteuse. La peinture en deux tons de gris est bien tendue et les différents éléments de carrosserie bien alignés. Les chromes, nombreux sur ces voitures sont également en bon

état. Si extérieurement la voiture a gardé son allure royale, l'habitacle n'est pas en reste avec une sellerie en cuir gris clair avec des moquettes assorties. Joliment patinés, les cuirs ont gardé de la souplesse et assurent aux sièges avant et la banquette arrière une très belle présentation et un confort inégalé. Il en est de même pour les boiseries. Refaites lors de la restauration de l'ensemble,

le vernis a gardé tout son éclat. Sur la route, son comportement nous a apporté entière satisfaction et a fait honneur à la réputation de la marque. Nul doute que son futur acquéreur saura en profiter.

six-cylinder engine, it will be replaced by a more fuel-efficient 6.2-litre V8. It is coupled with a 4-speed automatic transmission for a smooth and voluptuous ride in absolute comfort. The four drum brakes are hydraulic and power-assisted. The suspension is independent at the front and rigid axle with semi-elliptical springs at the rear. Two important options will be offered in the catalogue, power steering and air conditioning. Three generations of Silver Cloud will see the light of day, each with technical and aesthetic evolutions. *The model we are presenting today will enter the collection on 27 November 2013. It is a second series delivered new in France by Franco Britannic. 60 years after it left the factory, its presentation is still flattering. The two-tone grey paintwork*

is still beautiful and the different bodywork elements are very straight and alignments are sharp. The chromes, numerous on these cars are also in good condition. While the exterior of the car has kept its royal look, the interior is not to be outdone with light grey leather upholstery and matching carpets. Beautifully patinated, the leathers have kept their softness and provide the front seats and rear bench with a very nice presentation and unequalled comfort. The same goes for the wood trim. Redone during the restoration of the whole car, the varnish has kept all of its shine. On the road, its performance has given us complete satisfaction and has lived up to the brand's reputation. There is no doubt that its future buyer will benefit from it



The Rolls Royce Silver Cloud was the most luxurious vehicle ever produced at the Crewe plant in England between 1955 and 1966, and is subject of automotive myths. Its elegant design

impresses at first glance. The Silver Cloud has a box-section chassis with welded bodywork and body parts made of steel and aluminium. The separate chassis from the body allows the realization of

special bodywork from famous bodybuilders such as James Young, Mulliner or Park Ward. The car is long, wide but very elegant, and at first glance it looks princely. Launched in 1955 with the 4.9-litre

Superbe carrosserie usine sans montant central
Restauration ancienne de qualité,
bon fonctionnement mécanique
Voiture rare, idéale pour les concours
d'élégance les plus en vue

Carte grise française
Châssis : 39312 - Moteur : 106

*Superb factory body without pillars
High quality restoration, good working
order
Rare car, suitable for most concours
d'élégance*

*French registration
Chassis number: 39312 - Engine number: 106*

70 000 / 90 000 €



1934 Collection Francis Staub
DELAGE
D8/15 berline sans montant central

Qu'il est bon – et rare – de lire dans un journal anglais, qu'une voiture française surclassa toutes les autres ! Le très sérieux Oxford Times affirma en 1933 que : «*La Delage D8 ne pourrait être plus justement décrite que par le titre de «Rolls-Royce des voitures françaises», car sa mécanique, son confort, sa finition sont insurpassables.*» «Delage, la

belle voiture française» : ce slogan résume une partie de la personnalité de la marque Delage. L'autre aspect est plus sportif et se retrouve dans les publicités clamant par exemple «*Seules les performances prouvent la qualité.*». Ce double visage marque l'histoire de Delage, ainsi on se rappelle des performances exceptionnelles de la Delage 1500 Grand Prix, dont le

moteur sophistiqué lui a permis de remporter le Championnat du Monde 1927. Elle a son équivalent dans le domaine du luxe et du prestige, avec la D8 présentée au Salon de Paris 1929. Sur un châssis que les carrossiers vont s'approprier pour produire parmi les plus belles réalisations de cette époque, la D8 est équipée d'un huit-cylindres en ligne 4 litres.



Pour répondre à la demande, en 1933, la D8 est rejointe par une huit cylindres en ligne de 2,7 litres de cylindrée, la D8/15. Reprenant sous bien des aspects les atouts de sa grande sœur, elle rencontra un vif succès dont un superbe exemplaire est offert ici à la vente. Carrossée en élégante berline sans montant, elle est une représentante de ce qui est communément

reconnue comme l'une des plus belles voitures de son temps et n'a connu qu'un propriétaire en France de 1985 à 2006. Elle est vendue avec une lettre du club français Les Amis de Delage, signée de Patrick Delâge, confirmant qu'il s'agit d'un exemplaire à numéros concordants. Ayant été l'objet d'une restauration ancienne qui se présente toujours avantageusement, la

Delage est décrite comme étant en bon état général et a participé au concours d'élégance de Montecatini Terme en Toscane, en Italie, en 2013. La voiture est vendue avec sa carte grise française annulée.

sophisticated engine enabled to win the 1927 World Championship. It has its equivalent in the luxury and prestige sector, with the D8 presented at the Paris Motor Show 1929. On a chassis that the body makers will make their own to produce among the most beautiful achievements of that time, the D8 is equipped with a 4-litre in-line eight-cylinder engine. To meet a certain request, in 1933, the D8 was joined by a 2.7-litre in-line eight-cylinder engine. In many ways, the D8-15 was a great success, taking up the strengths of its big sister in many ways. with a upper class clientele, but the sales figures were not enough to save the brand, taken over in 1935 by Delahaye. With its elegant sedan body without a central pillar, the model we are presenting is, according to the club The Friends of Delage, « les amis de Delage » that we interviewed, a representative of what is commonly known as one of the most

beautiful cars of its time. Its bodywork is most likely a factory body, 4 doors without pillars on normal chassis, made by Autobineau. We know that it only knew one owner in France from 1985 to 2006 before being sold by the well-known Swiss merchant Christophe Grohe in July 2007. Having been the object of a very beautiful restoration, it is still in good condition in addition to ensuring a very good mechanical state. It is equipped with its Delage Barriquand carburettor which seems to be the original one. Bought by Francis Staub at an auction in Paris at the Grand Palais 6 years ago, it is sold with a letter from the French Delage club signed by Patrick Delâge, confirming that this car is matching numbers, as well as a very nice original manual «description and maintenance» on the 8-cylinder Delage. « Delage, the beautiful French car » : this slogan sums up a part of the personality of the brand.



How good - and rare - it is to read in an English newspaper, that a French car outperformed all other cars in the world. The very serious Oxford Times affirmed in 1933 that: «The Delage

D8 could not be any more described than only by the title of «Rolls-Royce of French cars», because its mechanics, its comfort, its finish is unsurpassed. The other aspect is more sporty and is found in the Adverti-

sements claiming for example «Only performance proves quality». This double vision marks the history of Delage, so we remember the outstanding performance of the Delage 1500 Grand Prix, whose

Une des premières réalisations de Jean Daninos
Bel état de présentation
La première Facel de la collection Staub

*One of the first cars produced by Jean Daninos
Well presented
The first Facel from the Staub collection*

Carte grise française
Châssis : 871
Carrosserie : 0852

*French registration papers
Chassis number: 871
Body number: 0852*

35 000 / 55 000 €



Ford

1953
COMÈTE
Collection Francis Staub

Comme nous le rappelions sur les précédents descriptifs, Jean Daninos créa en 1939 la société Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir (FACEL), spécialisée dans la construction de composants aéronautiques et de meubles métalliques. Après la guerre, la société construisit des carrosseries d'automobiles pour Panhard, Simca et Ford France, avant de se lancer dans la construction de ses propres modèles avec

la Véga. Lancée en 1951 par Ford France (SAF), la Comète est un coupé luxueux dont le dessin élégant est confié aux « Stabilimenti Farina » et la fabrication de la carrosserie à Facel Métallon. Il s'agit donc d'une des premières réalisations de Jean Daninos, dotée de lignes douces et fluides pour un résultat d'une élégance absolue. Prestige oblige, elle est équipée d'un moteur V8 de 2,2l développant 74 ch, ce qui lui permet d'atteindre des per-

formances de premiers plans dans sa catégorie. La production tous modèles confondus, s'élèvera à 3 064 exemplaires en deux ans.

La première immatriculation du modèle que nous présentons à la vente remonte au 22 juin 1953. Achetée par Francis Staub en octobre 2012 auprès d'un collectionneur du Tarn, elle est la première « Facel » avec laquelle il débutera sa collection. D'impor-



tants travaux ont été menés, la carrosserie a été entièrement refaite et repeinte dans la très élégante teinte vert turquoise avec un pavillon de toit vert foncé conforme au nuancier de l'époque. Son habitacle n'est pas en reste avec un superbe cuir vert foncé avec des moquettes assorties. Le très beau tableau de bord est là encore conforme à l'origine en plus d'être équipé de son rare autoradio Firvox. Les roues à

rayons peintes en gris sont équipées d'enjoleurs de roues Robergel et de pneumatiques à flancs blancs qu'il faudra prévoir de changer pour une conduite plus sûre. Côté moteur, le V8 et la boîte de vitesse mécanique à trois rapports assure un bel agrément de conduite à ce coach incarnant avec style le luxe à la française dans les années 1950.

Il s'agit d'une automobile des plus intéres-

santes, tant pour son esthétique impeccable que pour sa rareté. Une véritable automobile de luxe à la croisée des chemins français et américains, une Facel-Vega avant l'heure.

flowing lines which resulted in a look of absolute elegance. As was expected of a prestige model, it was equipped with a 2.2-litre V8 engine developing 74 bhp, which enabled it to deliver first-rate performance in its class. Production of all models combined amounted to 3064 units in two years.

The model which we are offering for sale was first registered on 22 June 1953. Bought by Francis Staub in October 2012 from a collector in the Tarn, it was the first "Facel" with which he began his collection. Significant work was undertaken, the body was entirely refurbished and repainted in the very elegant shade of turquoise green with a dark green roof, in accordance with the range of colours when it was new. Nor was the interior overlooked, with magni-

ficent dark green leather and matching carpets. The very handsome dashboard is also in correct period specification, as well as being equipped with a rare Firvox radio. The grey-painted wire wheels are fitted with Robergel wheel trims and whitewall tyres, which should be changed to ensure safer handling. Under the bonnet, the V8 engine and three-speed manual gearbox make this a pleasant car to drive, and it stylishly embodies luxury à la française from the 1950s.

This is one of the most interesting cars, as much for its impeccable looks as for its rarity. It is a true luxury motorcar at the crossroads of French and American design, a Facel Vega before its time.



As we noted previously, in 1939 Jean Daninos established the company Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir (FACEL), which specialised in manufacturing aviation components

and metal furniture. After the war, the firm built car bodies for Panhard, Simca and Ford France, before starting to produce its own models with the Vega. Introduced in 1951 by Ford France (SAF), the Comète

was a luxurious coupé, whose elegant design was entrusted to the "Stabilmenti Farina" and whose body was built by Facel Métallon. Thus it was one of the first cars produced by Daninos, blessed with gentle,

Modèle de raffinement et d'élégance
Rare cabriolet série 1,
moins de 614 exemplaires produits
Moteur Pont à Mousson

*The epitome of refinement and elegance
A rare series 1 cabriolet, one of just 614 built
Pont-à-Mousson engine*

40 000 / 60 000 €

Carte grise française
Châssis : FA C162

*French registration papers
Chassis number: FA C162*



FACEL VEGA

cabriolet

1961

Collection Francis Staub

Facellia

Symbole du raffinement et de l'élégance française, la société Facel-Vega pour Forges et Ateliers de Construction d'Eure et de Loire SA, ne réalisa qu'environ 2 900 voitures au cours de sa brève existence. Construites à la main, elles étaient des modèles de grand luxe destinés aux esthètes en quête d'exclusivité et de distinction. Pressentant le besoin d'un modèle de plus grande diffusion, le fondateur de la marque, Jean

Daninos, présenta une petite sportive, la Facellia. Dévoilée en 1959, celle-ci recevait un moteur Pont-à-Mousson de 1,6 litre de cylindrée à double arbre à cames en tête. Jugé capricieux, il ne cessa d'évoluer sur le modèle F2 pour finalement être remplacé par le moteur Volvo B18 que l'on retrouvera à partir de 1963 sur la Facel III. Selon l'ouvrage de référence « Facel-Vega, Le Grand Tourisme à la française » de Jean-Paul Chambrette, la production totale de

Facellia est estimée à 1 045 exemplaires, dont 614 cabriolets.

La voiture que nous présentons est une des toutes premières Facellia construite. Elle fut livrée neuve le 1er octobre 1960 à New York en vert racing avec un intérieur noir. Comme toutes les premières séries, son tableau de bord reprend la couleur de l'habitacle et offre à ses occupants des sièges sublimes préfigurant avant l'heure les fameux fauteuils à bascule du desi-



gner Verner Panton ! Malheureusement, critiqués dans la presse pour leur manque de soutien latéral sur parcours sinueux, ils seront remplacés dès le modèle 1962. Selon les informations que nous a confiées l'Amicale Facel, FA C162 serait importée en Espagne en 2008 pour être totalement restaurée par son propriétaire de l'époque. Afin d'étoffer sa collection, Francis Staub s'en porte acquéreur en 2013 auprès d'un professionnel en Hollande. Elle restera son seul et unique cabriolet jusqu'à l'achat

l'année suivante d'un cabriolet Peugeot 504 V6 qu'il jugera à juste titre « plus puissant et confortable ». Lors de notre essai, cette voiture nous a donné entière satisfaction. Bien guidée, la direction est légère sans être floue même à vitesse plus soutenue. Les freins ont du mordant sans créer de vibration dans le train avant. Côté mécanique, les rapports s'enclenchent parfaitement et animent efficacement les 115 cv du 4 cylindres Pont à Mousson. Facilement fiabilisé aujourd'hui, il

ajoute à la singularité de ce cabriolet français. D'un point de vue pratique, l'espace aux jambes, la taille du coffre, la place derrière les sièges et le maniement aisé de la capote lui permettent d'être une vraie alternative à des voitures plus rependues comme la Mercedes-Benz 190 SL, l'Alfa Romeo Spider ou encore une Porsche 356. Plus rare et exclusive, son raffinement répond aux critères de luxe que s'imposait cette dernière grande marque française.

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*



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, retrospectively

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, elegant styling, and a typically British

Historique clair, livrée neuve à Neuilly-sur-Seine !
40 ans dans les mêmes mains
Fiable et performante

Carte grise française
Châssis : FB C188

*Clear history, delivered new to Neuilly-sur-Seine!
In the same ownership for 40 years
Reliable and fast*

*French registration papers
Chassis number: FB C188*

40 000 / 60 000 €



1964 Facel Vega

==== **FACEL** |||
Collection Francis Staub **coupé 4 places** |||

Au lancement de la Facel III, le regretté José Rosinsky écrivait : « Dans sa catégorie, la Facel III se signale par sa finition nettement au-dessus du lot, sa ligne personnelle et son comportement très sûr... » On pouvait donc se mettre à rêver avec l'arrivée du moteur B18B et de la boîte de vitesses équipant plusieurs modèles de la marque Volvo, la marque française allait enfin pouvoir se tirer de ses difficultés financières. Des-

pendante de la Facellia, la Facel III est présentée et commercialisée en avril 1963 suite à l'accord passé entre Facel Vega et Volvo, faisant ainsi gagner en fiabilité et en performances la petite Facel. Notre Facel III fut livrée neuve à la SIDAM, concessionnaire à Neuilly-sur-Seine le 30 décembre 1963 et fut mise en circulation le 10 janvier 1964. Commandée par son premier propriétaire en Tudor grey avec un intérieur noir, elle avait en option une

montre au tableau de bord, des enjoliveurs de jantes, l'overdrive et un point 4.56. Si on ignore réellement combien de propriétaires elle eue les 3 premières années, nous savons avec assurance grâce à l'Amicale Facel qu'elle resta en région parisienne sous l'immatriculation 3498 N 92 avant de rejoindre le garage de JC Marchetti en Seine Saint-Denis de 1967 à 1971 puis celui d'un autre collectionneur de 1971 à 2011, soit 40 ans ! Ce dernier une fois à la



retraite s'installera aux Sables d'Olonne et débutera sa restauration avant de la céder. Elle est achetée en février 2011 par un collectionneur de la région de Toulouse qui entamera une restauration complète qui s'achèvera en 2013. Sensible à la qualité de la restauration du véhicule et à son bel état de présentation, Francis Staub s'en portera acquéreur en juillet 2013. Si l'extérieur ne souffre pas la critique, l'état de l'habitacle et du compartiment

moteur est très beau. Son intérieur en cuir noir est superbe tout comme son tableau de bord qui fut repeint. A son volant, l'ambiance est feutrée, les sièges confortables et l'agréable impression d'espace est bien réelle. La conduite est facile, le moteur et la boîte de vitesses à 4 rapport plus overdrive emmènent la voiture avec rythme sans jamais prendre en défaut son châssis. Bien équilibré son freinage est rassurant et la direction légère. Voilà une Facel III

reprenant tout ce qui a fait la légende de la marque française : prestige et exclusivité, finitions intérieurs, lignes élégantes et originales, en plus d'être fiable, confortable et performante dans sa catégorie. Une belle façon de rouler « différent » dans un modèle d'homogénéité et d'élégance à la française.

Our Facel III was delivered new to SIDAM, the dealer in Neuilly-sur-Seine, on 30 December 1963 and registered on 10 January 1964. Ordered by its first owner in Tudor grey with a black interior, it was fitted with the optional dashboard-mounted clock, wheel trims, overdrive and 4.56 axle ratio. Although we cannot be sure exactly how many owners it had during its first three years, thanks to the Amicale Facel we can be certain that it remained in the Paris area, with the registration number 3498 N 92, before taking its place in the garage of JC Marchetti in the Seine Saint-Denis department from 1967 to 1971 and then moving to another collector from 1971 to 2011, or 40 years! After he retired, he settled in Les Sables-d'Olonne and started to restore the car before selling it. In February 2011, it was purchased by a collector from the Toulouse area who began a complete restoration, which was completed in 2013. Appreciating the quality of the restoration and its fine condition, Francis Staub bought the car in July 2013.

The exterior of the car is irreproachable, and the interior and engine compartment are also in very fine condition. Its black leather interior is magnificent, as is the dashboard, which has been repainted. Behind the wheel, the atmosphere is cosy, the seats are comfortable and there is a pleasant impression of real space. The car is easy to drive, its engine and four-speed gearbox with overdrive moving it along at a good pace without ever catching out its chassis. Its brakes are well balanced and reassuring, while the steering is light. This is a Facel III which recaptures everything that made the French make a legend: prestige and exclusivity, a well-finished interior and elegant and original styling, as well as being reliable, comfortable and delivering good performance in its class. It is a great way to drive something different and the epitome of balanced design and elegance à la française.



When the Facel III was launched, the late José Rosinski wrote: "In its category, the Facel III stands out for its exceptional standard of finish, individual styling and very safe handling

...". With the arrival of the B18B engine and gearbox fitted to several Volvo models, you could begin to dream that the French company might at last recover from its financial difficulties. The successor to the Facellia,

the Facel III was introduced and went on sale in April 1963, following the agreement signed between Facel Vega and Volvo, bringing the little Facel improved performance and reliability.

Ligne élégante
Version fiable et performante
Produite à 432 exemplaires seulement

Elegant styling
Quick, reliable version
Only 432 cars built

40 000 / 60 000 €

Carte grise française
Châssis : FB C054

French registration papers
Chassis number: FB C054



1963

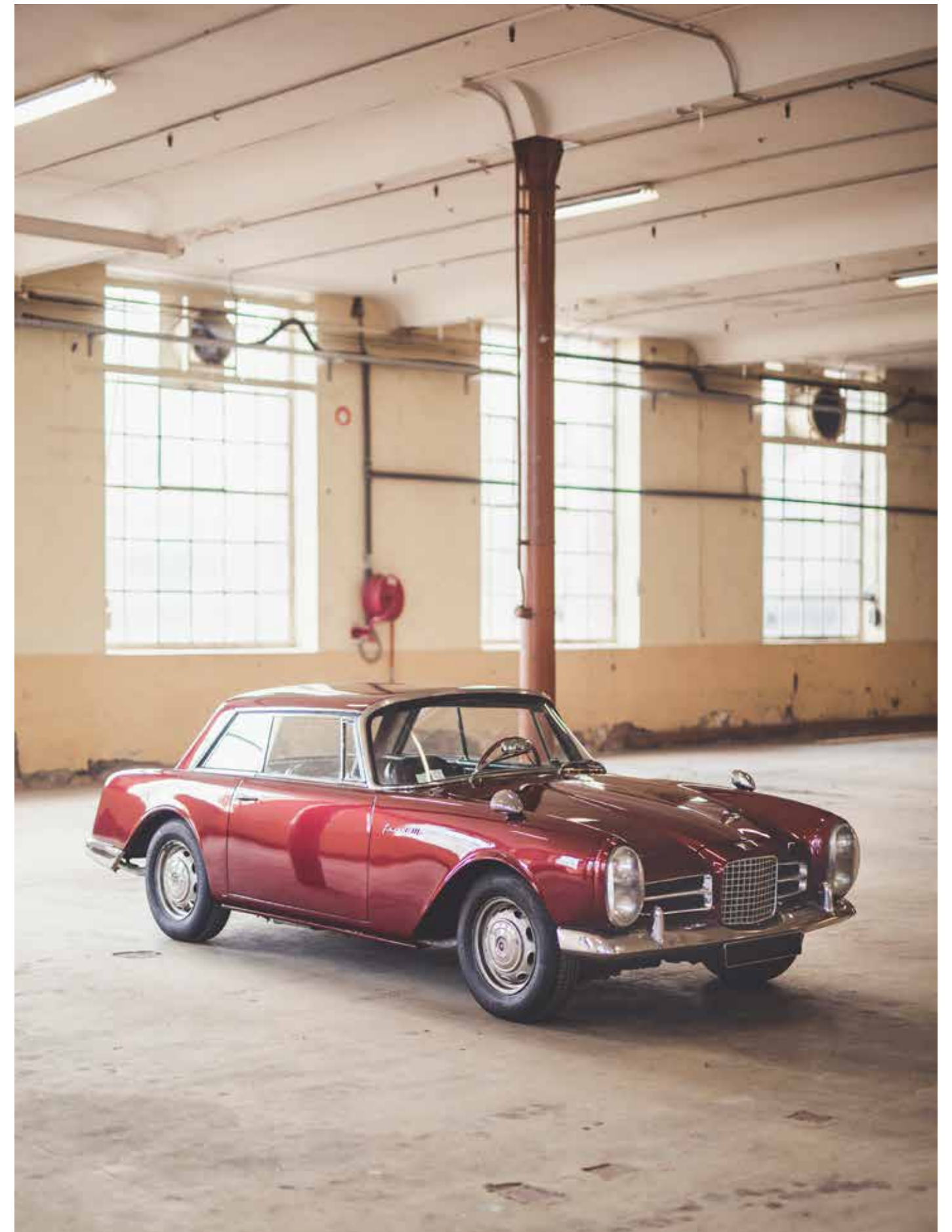
Facel Vega

==== **FACEL** |||
Collection Francis Staub coupé 4 places |||

C'est dans la Facell III que tous les espoirs de Jean Daninos et Jacques Persin reposaient... Descendante de la Facellia, la Facel III est présentée et commercialisée en avril 1963. Elle est le fruit d'un accord passé entre Facel Vega et Volvo, afin de remplacer le fragile moteur Pont

à Mousson. Elle est alors équipée du moteur B18B et de la boîte de vitesse de la marque suédoise, parfaitement adaptés au compartiment moteur de la Facellia, gagnant ainsi en fiabilité et en performances. Toujours aussi élégante, la ligne ne perd rien de sa finesse et évolue avec quelques détails la rappro-

chant de sa grande sœur, la Facel II. Livrée neuve chez le concessionnaire Lyonnais Dumond Frères et immatriculée pour la première fois en juillet 1963, notre Facel III est sortie des ateliers Facel Vega dans sa livrée rouge métallique avec un intérieur noir, combinaison qu'elle possède toujours aujourd'hui.



Selon le registre de l'Amicale Facel, son premier propriétaire, Monsieur Maugat, avait alors commandé son auto avec une montre au tableau de bord, des enjoliveurs de jantes, l'overdrive et un pont 4.56. Depuis cette date, elle n'aurait jamais quitté la région lyonnaise et compterait quatre propriétaires avant de croiser la route de Francis Staub en 2013. La voiture est alors annoncée chez

un marchand des Hauts-de-France fin 2012. Si l'on se réfère à son dossier, la voiture avait été en grande partie restaurée : les freins chez Etient en 2002, le moteur entre 2003 et 2004 et la carrosserie en 2010. Consciencieusement entretenue par les deux mécaniciens de Francis Staub, cette voiture est dans un bel état de présentation et de fonctionnement. Dans

l'habitacle, les cuirs et moquettes sont bien préservées tout comme le superbe tableau de bord. Côté moteur, la voiture démarre sans sourciller et se montre très agréable à conduire grâce à son overdrive et sa direction légère. Nul doute que cet élégant coupé 4 places apportera beaucoup de plaisir à son futur acquéreur.

1045 cars, of which 614 were cabriolets. *The car which we are offering for sale is one of the very first Facellias built. It was delivered new on 1 October 1960 in New York, finished in Racing green with a black interior. Like all the first-series models, its dashboard was finished in the same colour as the interior and offered its occupants a pair of superb seats which prefigured the famous rocking chairs from the designer Verner Panton! Unfortunately, the press criticised them for their lack of lateral support on twisty roads and they were replaced for the 1962 models. According to the information which we have been given by the Amicale Facel, chassis no. FA C162 was imported into Spain in 2008 for a complete restoration by its then owner. In order to expand his collection, Francis Staub acquired it in 2013 from a professional in Holland. It remained his one and only cabriolet until he bought a Peugeot 504 V6 cabriolet the following year, which*

he rightly judged to be "more powerful and more comfortable". On our test drive, the car proved entirely satisfactory. The steering tracks well and is light without being vague, even at higher speeds. The brakes bite well, without causing any vibration in the front drivetrain. On the mechanical side, the gears engage perfectly and are an effective match for the 115 bhp four-cylinder Pont-à-Mousson engine. It is easy to make this engine more reliable today and it adds to the unique appeal of this French cabriolet. From a practical point of view, the legroom, boot capacity, space behind the seats and easy-to-use hood make the Facellia a genuine alternative to more common cars such as the Mercedes-Benz 190 SL, Alfa Romeo Spider or Porsche 356. Rarer and more exclusive, its refinement is in keeping with the standards of luxury which this this last great French make set for itself.



A symbol of French refinement and elegance, the Facel Vega company (for Forges et Ateliers de Construction d'Eure et de Loire SA) produced only 2900 cars during the course of its brief existence. Built by hand, they were luxury models aimed at lovers of beauty who

sought exclusivity and refinement. Sensing the need for a model which would sell in greater numbers, Jean Daninos introduced a small sports car, the Facellia. Unveiled in 1959, this was fitted with a 1.6-litre Pont-à-Mousson engine with twin overhead cams. Considered temperamental, this

engine was continually developed in the F2 model before being replaced by the Volvo B18 unit, which was used from 1963 in the Facel III. According to the reference work by Jean-Paul Chambrette, Facel Vega, Le Grand Tourisme à la française, total production of the Facellia is estimated at

Dernière Facellia produite !
Toujours restée en Alsace !
Beau projet de restauration

*The last Facellia built!
Has spent all its life in Alsace !
Attractive restoration project*

8 000 / 10 000 €

Vendue sans titre de circulation
Châssis : F2B 440C

*Sold without registration papers
Chassis number: F2B 440C*



FACEL VEGA

Collection Francis Staub 1963

Facellia COUPÉ 4 PLACES

La production des Facellia F2B ne sera que d'une vingtaine d'exemplaires mensuels en moyenne contre quarante-trois pour le type FA et trente pour le modèle F2. Avec des objectifs de 5 voitures par jour, Facel est très loin du compte et doit, malgré les nombreuses qualités routières, des lignes et une qualité de finition indiscutable, se moderniser pour survivre... Notre Facellia est tout simplement la dernière de toutes les Facellia sur les 967 produites en coupés et cabriolets ! Livrée neuve au Grand Garage Mulhousien en avril 1963 en Greggio glacé avec un

intérieur en cuir noir, une montre au tableau de bord, des enjoliveurs de jantes et un rapport de pont 4.10. Portant le numéro de production 633, elle était prévue pour être un cabriolet mais fut finalement terminée en coupé 4 places pour répondre à la demande juste avant la fin de la production des Facellia. Elle fut immatriculée par la suite le 8 avril de la même année et resta dans les mains de son premier propriétaire jusqu'en 1968. Elle sera alors cédée à un certain Monsieur Klein qui s'en servira un temps avant qu'elle soit remise pendant plus de 50 ans dans un garage Alsacien.

Sur les conseils de son mécanicien personnel, Francis Staub se portera acquéreur de cette voiture pour parer au manque de pièces avec dans le coin de sa tête de la restaurer intégralement pour la remettre sur les route d'Alsace, là où son histoire commença ! Très incomplète, elle est finalement vendue sans son moteur. Dernier maillon de la chaîne avant l'arrivée des Facel III, elle sera un beau projet de restauration tant les Facellia se font rares sur le marché de la collection.



Monthly production of the Facellia F2B amounted to an average of only 20 or so cars, compared with 43 for the type FA and 30 for the F2 model. With the aim of building five cars per day, Facel was far short of the mark and despite its cars' many qualities to drive, their styling and undeniable standard of finish, the company needed to modernize in order to survive ... Our Facellia is quite simply the very last Facellia of all, from the 967 built in coupé and cabriolet form! Delivered new to the Grand Garage Mulhousien in April 1963, it was finished

in "Greggio glacé" with a black leather interior, a dashboard-mounted clock, wheel trims and a 4.10 axle ratio. With the production number 633, it was originally intended to be a cabriolet but was finally completed as a 4-seat coupé to meet the demand just before production of the Facellia came to an end. It was subsequently registered on 8 April that same year and remained with its first owner until 1968. It was then sold to a Monsieur Klein, who used it for a while before it was laid up for more than 50 years in a garage in Alsace. On the advice of his personal mechanic,

Francis Staub acquired the car to make up for the shortage of parts, but with the idea in the back of his mind of restoring it completely in order to put it on the road again in Alsace, where its story had begun! With a great many parts missing, it is finally being sold without its engine. The last link in the chain before the introduction of the Facel III, Facellias are so rarely found on the classic car market that this will be an attractive restoration project.

Voiture complète à mécanique Volvo
Plus de 40 ans dans la même famille
Seulement 430 exemplaires

Titre de circulation belge annulé
Châssis : FB C210

Complete car with Volvo engine
With the same family for more than 40 years
Only 430 built

Belgian registration papers (cancelled)
Chassis number: FB C210

10 000 / 15 000 €



1964 Facel Vega

FACEL
Collection Francis Staub **coupé 4 places**

Livrée neuve à Bruxelles au concessionnaire Beherman-Demoen, notre Facel III coupé 4 place fut immatriculée pour la première fois le 13 janvier 1964. De couleur rouge métal avec un intérieur noir, on sait grâce à l'Amicale Facel qu'elle devait initialement être livrée à la SIDAM, le concessionnaire de Neuilly-sur-Seine. On ignore réellement la raison de ce changement. Son premier propriétaire l'immatricula (0427G) le 17 juillet 1964 avant de la revendre à Madame Danielle van Meldert. Cette dernière la conserva pendant plus de 40 ans. L'utilisant régulièrement les premières années, elle fut peu à peu remise pour

finalement tombée dans l'oubli. La voiture est alors vendue à un collectionneur hollandais souhaitant se lancer dans une restauration du véhicule mais un problème de santé contraignit ce dernier à s'en défaire. Monsieur Staub s'en portera alors acquéreur en 2014. Un début de restauration a donc été entrepris sur ce véhicule il y a plusieurs années. Extérieurement et intérieurement, la voiture est complète. Le moteur Volvo B18B est présent avec tous ses accessoires, tout comme la boîte de vitesse avec overdrive et les freins. L'habitacle s'avère en assez bon état. Les sièges, armatures et cuirs sont relativement propres et pourront être préservés avec un

peu de travail et un bon coup d'huile de queue de bœuf. L'ensemble des compteurs au tableau de bord est au complet, on note d'ailleurs une montre en option. Les accessoires intérieurs et les pièces en acier chromé extérieurs comme les pare-chocs, calandre et phares avant Megalux sont bien présents et en bon état. C'est sans grande difficulté que cette élégante Facel III pourra reprendre la route avec une restauration soignée. Portant le numéro de production 4210, il est un des derniers Facel III à avoir quitté l'usine de Colombes. Nul doute qu'elle devrait séduire un amateur du genre.



Delivered new in Brussels to the dealer Beherman-Demoen, this 4-seat Facel III coupé was first registered on 13 January 1964. Finished in metallic red with a black interior, we know from the Amicale Facel that it was originally intended to be supplied to SIDAM, the dealer in Neuilly-sur-Seine. It is not really known why this change occurred. Its first owner registered it (as 0427G) on 17 July 1964, before selling it to Madame Danielle van Meldert, who kept it for more than 40 years. She used it regularly for the first few years, but it was gradually laid up and eventually fell into oblivion. The

car was then sold to a Dutch collector who intended to restore it, but a medical problem forced him to part with it. Francis Staub then acquired it in 2014.

A start was therefore made on restoring the car several years ago. The car is complete, externally and internally. The Volvo B18B engine is present with all its ancillaries, as are the gearbox (with overdrive) and brakes. The interior is in fairly good condition. The seats, frames and leather are relatively clean and could be retained with a bit of work and some leather dressing. All the dashboard instruments are present and the optional clock

is fitted. The interior accessories and the exterior fittings in chrome-plated steel, such as the bumpers, radiator grille and Megalux headlamps, are present and in good condition. With a careful restoration, this elegant Facel III could be put back on the road without too much difficulty. With the production number 4210, it was one of the last Facel IIIs to leave the factory in Colombes. There can be no doubt that it will win over a fan of the genre.

Seulement 381 exemplaires
Voiture complète
Projet de restauration intéressant

Only 381 cars built
Complete
Worthwhile restoration project

10 000 / 15 000 €

Vendue sans titre de circulation
Châssis : F2 B402

Sold without registration papers
Chassis number: F2 B402



FACEL VEGA

Collection Francis Staub

1961 **Facellia**
COUPÉ 4 PLACES

Livrée neuve à l'agent américain Peter Satori en Californie, notre Facellia coupé 4 place fut immatriculée pour la première fois au nom de son premier propriétaire Monsieur R. Ringle le 31 mai 1961. De couleur noir avec un intérieur rouge, on sait grâce à l'Amicale Facel qu'elle restera aux Etats-Unis jusqu'au début des années 1990 avant de rejoindre le vieux continent. Dans son dossier, nous avons retrouvé la copie du titre de circulation californien remontant à 1969 au nom d'un certain Williams Derek Allen résidant à Los Angeles, son présumé deuxième propriétaire.

La voiture est, extérieurement et intérieurement, complète. Le moteur est présent avec tous ses accessoires, sa boîte de vitesse et son embrayage. Les freins semblent complets (étriers, disques avant et arrière, pédalier). Les trains roulants sont complets également, avec la crémaillère de direction, les moyeux, triangles, amortisseurs et rotules. On reconnaît sur cette voiture ses phares avant réservés au marché américain. Toujours équipée de son moteur Pont à Mousson, la voiture a visiblement été restaurée par le passé. Sa teinte extérieure avait été modifiée en vert foncé avec une sellerie en cuir rouge. Dans

l'habitacle, l'ensemble des compteurs au tableau de bord est au complet tout comme les accessoires intérieur et les pièces en acier chromé extérieur comme les pare-chocs, calandre, enjoliveurs et insignes de la marque. Projet de restauration intéressant, cette Facellia porte le numéro de production 167 qui nous indique qu'elle est une des premières séries de l'année 61.



Sold new to the American agent Peter Satori in California, this 4-seat Facellia coupé was registered for the first time in the name of its first owner, Mr R. Ringle, on 31 May 1961. Finished in black with a red interior, we know from the Amicale Facel that it remained in the United States until the start of the 1990s before returning to Europe. Among the papers for the car, we found a copy of the Californian title, dating back to 1969, in the name of Derek Allen Williams, a resident of Los Angeles, who was presumably its second owner. The car is complete, externally and

internally. The engine is in place with all its ancillaries, gearbox and clutch. The braking system appears to be complete (callipers, front and rear discs, pedal mechanism). The running gear is likewise complete, with the steering rack, hubs, wishbones, shock absorbers and ball joints. The headlamps fitted to the car can be recognised as those reserved for the American market. Still equipped with its Pont-à-Mousson engine, the car has clearly been restored in the past. The paint colour was changed to dark green, with red leather upholstery. Inside, all the dashboard instruments are present, as are

the interior accessories and the exterior fittings in chrome-plated steel such as the bumpers, radiator grille, hubcaps and marque badges. A worthwhile restoration project, this Facellia has the production number 167, indicating that it is was one of the first series of cars from 1961.

Moteur Pont à Mousson
Seulement 381 exemplaires
Projet de restauration

*Pont-à-Mousson engine
Only 381 cars built
Restoration project*

10 000 / 15 000 €

Titre de circulation espagnole annulé
Châssis : F2B 412A

*Spanish registration papers (cancelled)
Chassis number: F2B 412A*



FACEL VEGA

COUPÉ 4 PLACES

Collection Francis Staub 1963

Facellia

Livrée neuve en Espagne le 22 février 1962 cette voiture était initialement de couleur noire avec un intérieur en cuir rouge. 3 options avaient été commandées : une montre au tableau de bord, des enjoliveurs de jantes et un rapport de pont 4.10. Selon L'Amicale Facel, Cette Facellia était prévue pour être au type F2 quand elle est entrée sur les chaînes de fabrication avec le numéro F2 A480 mais elle a été terminée au type F2B et renumérotée F2B 412A. Si l'on ne sait pas grand-chose sur l'his-

toire de cette voiture, on retrouve dans son dossier plusieurs titres de circulation espagnol. Le plus ancien remonte à 1981 quand la voiture était au nom de Jesus Salvador Barcena Arce à Santander. On peut d'ailleurs constater qu'elle roulait régulièrement car elle passe au contrôle technique jusqu'en 1992. En 2012 elle est la propriété d'une certaine Raquel Barcena Revilla qui l'immatricule à son nom avant qu'elle soit achetée par le marchand Hollandais Joop Stolze. Une restauration intégrale sera à prévoir

sur ce véhicule. Complète avec son moteur Pont à Mousson, elle porte le numéro de production 145 sur les 667 Facellia coupés et cabriolets confondus. Dans l'habitacle, le tableau de bord est complet avec son poste Radiomatic d'origine comme indiqué sur le bon de commande. L'ensemble de la sellerie sera à refaire mais les armatures des sièges et les accessoires intérieurs sont au complet. A l'extérieur, les pièces en acier chromé sont présentes mais devront également être restaurées.

Delivered new in Spain on 22 February 1960, this car was originally finished in black with a red leather interior. Three options were ordered: a dashboard-mounted clock, wheel trims and a 4.10 axle ratio. According to the Amicale Facel, it was intended when this Facellia went onto the production line that it would be a type F2 car with the chassis number F2 A480; it was completed, however, as a type F2B and renumbered F2B 412A. Although not a great deal is known about the car's history, there are

several Spanish registration documents among the papers for it. The oldest of these dates back to 1981, when the car was in the name of Jesus Salvador Barcena Arce in Santander. It is apparent too that the car was regularly driven, as it was presented for the mandatory technical inspection until 1992. In 2012, it belonged to a certain Raquel Barcena Revilla, who registered it in her name before it was purchased by the Dutch dealer Joop Stolze. A full restoration will need to be carried out on the car. It is complete with its Pont-à-

Mousson engine and has the production number 145, from the combined total of 667 Facellia coupés and cabriolets. Inside, the dashboard is complete and has its original Radiomatic radio, as specified on the order form. The upholstery will need to be completely refurbished, but the seat frames and interior accessories are all present. The exterior fittings in chrome-plated steel are present but will also need to be restored.

Une des 91 construites
Historique clair
Dans les mêmes mains pendant 26 ans

Carte grise française
Châssis : FV3B 58 302

*One of 91 built
Clear history
In same ownership for 26 years*

*French registration papers
Chassis number: FV3B 58 302*

90 000 / 160 000 €



1958

Facel Vega

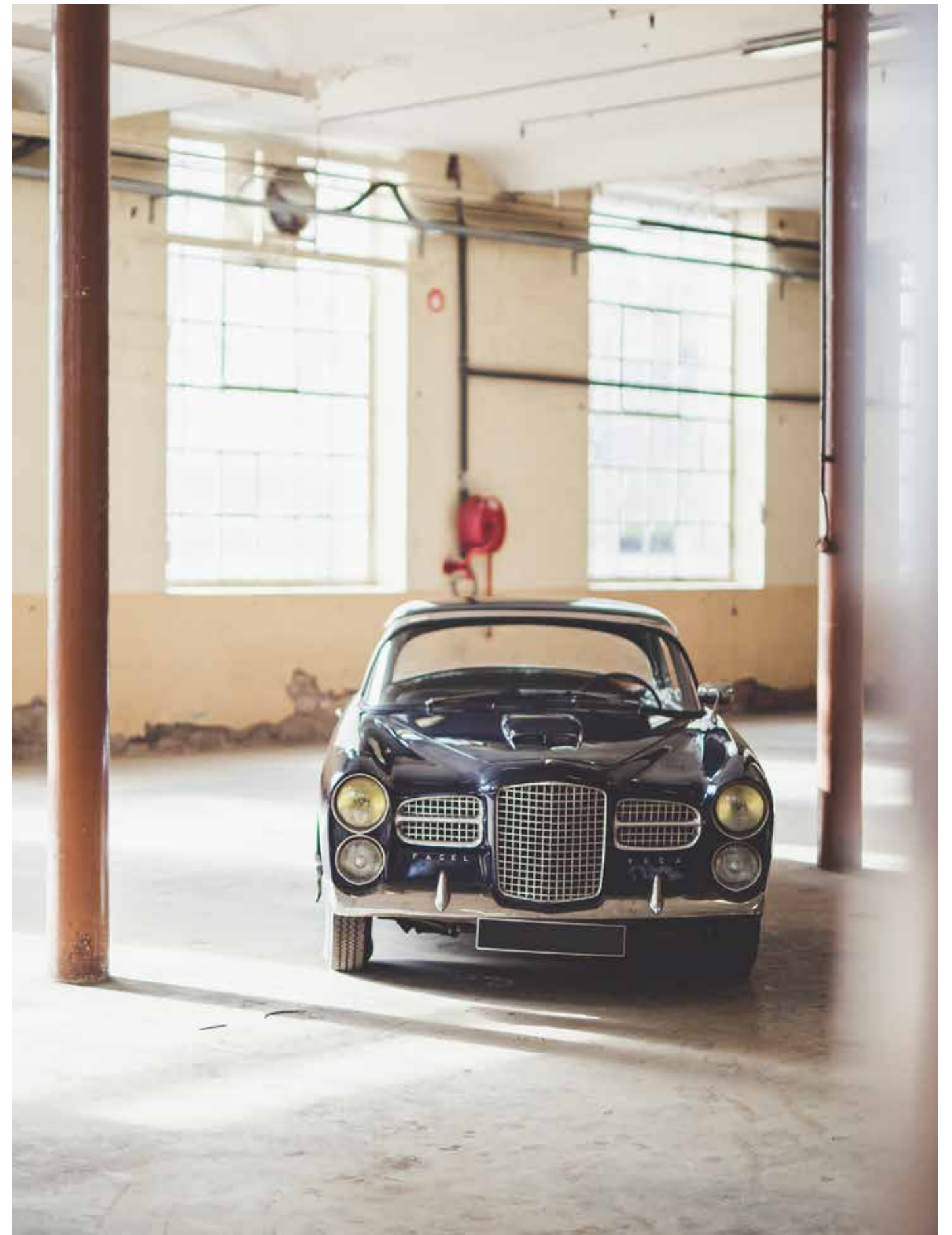
FV3B

Collection Francis Staub

Fondée par Jean Daninos en 1939, Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir (FACEL) était spécialisée dans la construction de composants aéronautiques et de meubles métalliques. Après la guerre, la société construisit des carrosseries d'automobiles pour Panhard, Simca et Ford France, avant de se lancer dans la construction de ses propres modèles avec la Véga, présentée au Salon de Paris en 1954. La politique gouver-

nementale avait éradiqué les quelques marques de luxe survivantes après la deuxième guerre, mais cela n'empêcha pas Jean Daninos de tenter de raviver le flambeau du grand tourisme qui avait été autrefois une grande tradition française. Grande routière luxueuse, la Véga tirait son nom de la plus lumineuse des étoiles de la constellation de la Lyre et recevait une très élégante carrosserie soudée sur un châssis tubulaire. N'ayant pas de moteur français

assez puissant sous la main, Daninos se tourna vers les États-Unis pour sa Véga, optant à l'origine pour le V8 Chrysler 4,5 litres de 180 ch qu'on pouvait choisir d'associer à une transmission manuelle ou à une transmission automatique par bouton-poussoir. Les évolutions ne tardèrent pas et dès la fin de 1957, la voiture devenait FV3B avec 200 ch.



Notre FV3B fut livrée neuve à Laureyns, l'agent Facel de Lille, puis vendue aux établissements Motte & J. Porisse à Paris le 14 février 1958 dans la teinte gris métallique (caisse et toit) avec un intérieur en cuir noir et moquette noire. Dotée en option de la direction assistée, de la boîte automatique, des roues Rudge et d'un tube de direction allongé, elle restera en région parisienne jusqu'en 1985 et plus précisément à Paris sous l'immatriculation 4696 GS 75. L'année suivante, elle rejoint la région de

Lyon jusqu'en 2012 avec l'immatriculation 8692 PH 69, soit dans les mêmes mains pendant 26 ans. Belle à se damner, 58 302 fait encore des vocalises grâce à son moteur de 5.0l de cylindrée et en impose par ses lignes tendues et plus légères sur sa face avant que sa devancière la FV2. Il est à noter qu'à partir de ce modèle, toutes les FV3B et FV4 seront des caisses larges avec une diffusion assez équilibrée entre la France et l'exportation dépassant les 55% en 1957.

Présentée avec une estimation attractive, cette rare FV3B est équipée d'une boîte automatique Chrysler Torqueflite comme 51% de la production. Présentée pour la première fois aux enchères, elle est une entrée par la grande porte dans l'univers Facel. Complète et roulante, son futur propriétaire pourra se lancer sans crainte dans une restauration afin de lui redonner son lustre d'antan.

Vega took its name from the brightest star in the Lyra constellation and was fitted with a very elegant body welded onto a tubular chassis. As he did not have a sufficiently powerful French engine on hand, Daninos turned to the United States for the Vega, originally opting for the 4.5-litre Chrysler V8 developing 180 bhp, which could be mated to a manual gearbox or to automatic transmission with pushbutton control. The model was soon developed further and at the end of 1957 became the FV3B, producing 200 bhp.

This FV3B was delivered new to Laureyns, the Facel agent in Lille, then sold to the company Motte & J. Porisse in Paris on 14 February 1958, finished in metallic grey (to the body and roof), with an interior in black leather and black carpets. Fitted with the optional power steering, automatic transmission, Rudge wheels and an extended steering column, it remained in the Paris area until 1985 and specifically in the capital itself, where it was

registered 4696 GS 75. The following year, it moved to Lyon and was registered 8692 PH 69, staying there until 2012 and spending 26 years in the same ownership. Stunningly beautiful, chassis no. 58 302 is as tuneful as ever, thanks to its 5-litre engine, and still impresses with its taut styling and lighter frontal treatment than its predecessor, the FV2. It should be noted that, beginning with this model, all the FV3B and FV4s had wide bodies; their sales were fairly evenly split between France and export markets, the latter exceeding 55% in 1957. Presented at an attractive estimated price, this rare FV3B is equipped with the Chrysler Torqueflite automatic transmission, in common with 51% of the cars built. Offered for sale at auction for the first time, it will let you make a grand entrance into the world of Facel cars. The car is complete and in running order, and its future owner will be able to embark without apprehension on a restoration to return it to its former glory.



Founded by Jean Daninos in 1939, the company Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir (FACEL) specialised in manufacturing aviation components and metal furniture. After the war, it

built car bodies for Panhard, Simca and Ford France, before starting to produce its own models with the Vega, which was presented at the Paris Motor Show in 1954. Government policy had put paid to the few luxury makes

which survived after the Second World War, but this did not prevent Jean Daninos from attempting to rekindle the flame of Grand Touring cars, which had once been a great French tradition. A luxurious grand tourer, the

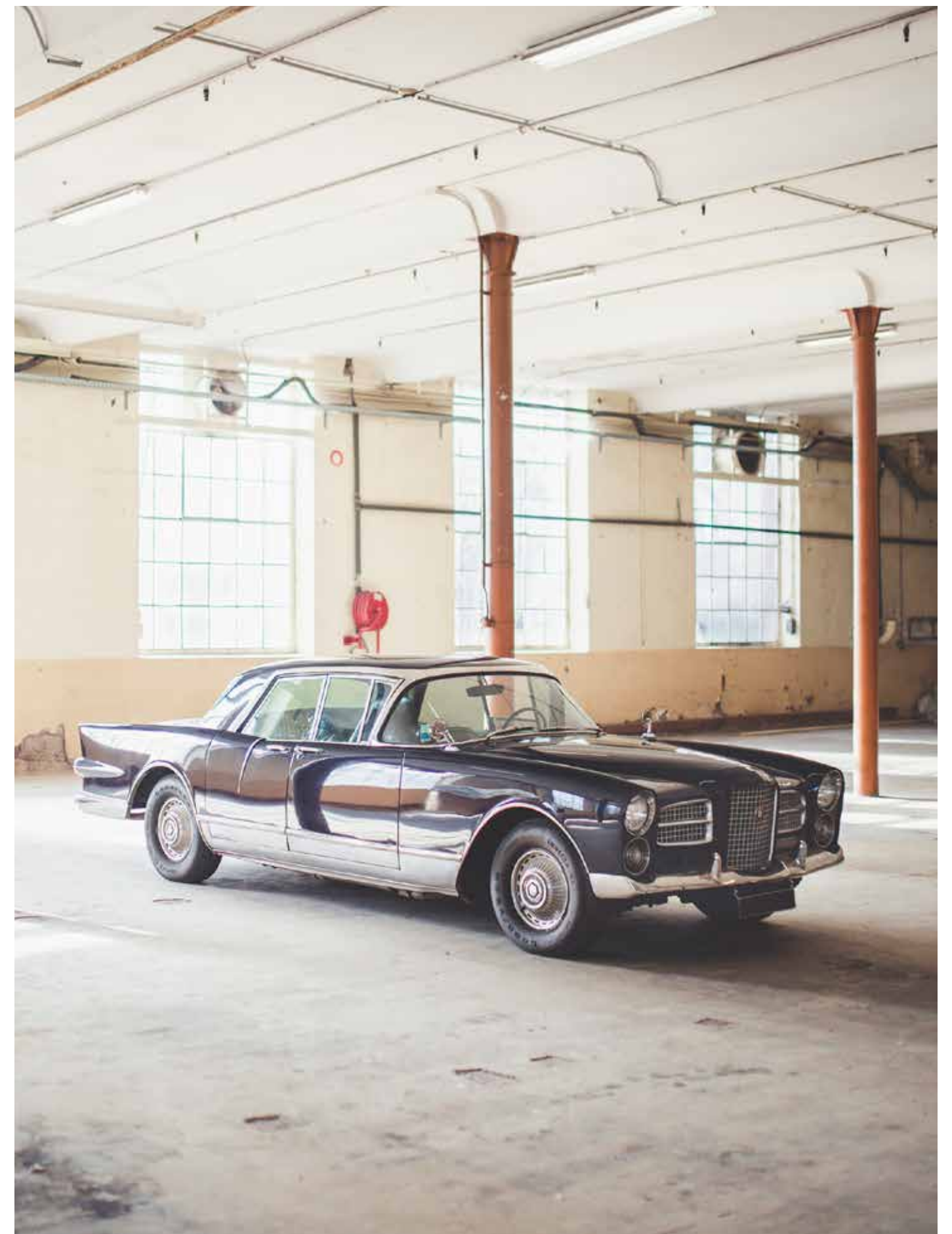
Seulement 153 exemplaires produits
Bel état de présentation, climatisation d'origine
Rare teinte Carrera green d'origine

*Only 153 built
Fine condition, original air-conditioning
Rare original Carrera green colour*

100 000 / 150 000 €

Carte grise française
Châssis : EX1 B125

*French registration papers
Chassis number: EX1 B125*



FACEL VEGA

1961

Excellence

Collection Francis Staub SÉRIE 1

Dans l'histoire de l'automobile, la Facel Vega Excellence occupe une place à part, pour au moins trois raisons. Par sa marque, d'abord, étoile filante au firmament de l'automobile française. Son créateur, Jean Daninos, a réussi à lancer en 1954 une marque française d'automobiles de luxe, à une époque où le pays a perdu toutes ses grandes marques. La deuxième raison, c'est sa carrosserie: une berline basse, racée, aussi

luxueuse qu'une Bentley et aussi rapide qu'une Jaguar, grâce à une motorisation américaine puissante et fiable. La troisième raison, c'est sa rareté: entre 1958 et 1964, 145 exemplaires d'Excellence série 1 et huit de série 2 ont été produits. Présentée en 1956 mais disponible à partir de 1958, l'Excellence se distingue par une finition qui mêle subtilement le luxe à l'exclusivité: son tableau de bord peint et couvert de cadrans affiche une

connotation sportive qui vient en écho à son moteur Chrysler 6,4 litres. Frôlant 400 ch, il emmène cette prestigieuse berline à près de 230 km/h, tout en permettant des accélérations propres à ridiculiser des sportives de brillante réputation. Elle offre à l'époque une alternative française, raffinée et racée, aux habitués des Bentley, Cadillac, Mercedes ou Maserati. Le modèle que nous présentons est une série 1, dont les ailes arrière comportent

encore les pointes effilées et dont le pare-brise est de type panoramique, typique des années 1960. D'après les informations fournies par l'Amicale Facel, cette voiture fut livrée aux Etats-Unis à l'agent Peter Satori le 29 janvier 1961 dans la rare teinte Carrera green avec un intérieur en cuir gris (ref 3230) avec pour options les glaces teintés sans dégradé, l'air conditionné Mitchell et le chauffage arrière. De retour en Europe dans les années 1990, elle sera la propriété d'un hollandais de 1996 à 2003 puis d'un français résident dans les Yvelines de 2003 à 2012.

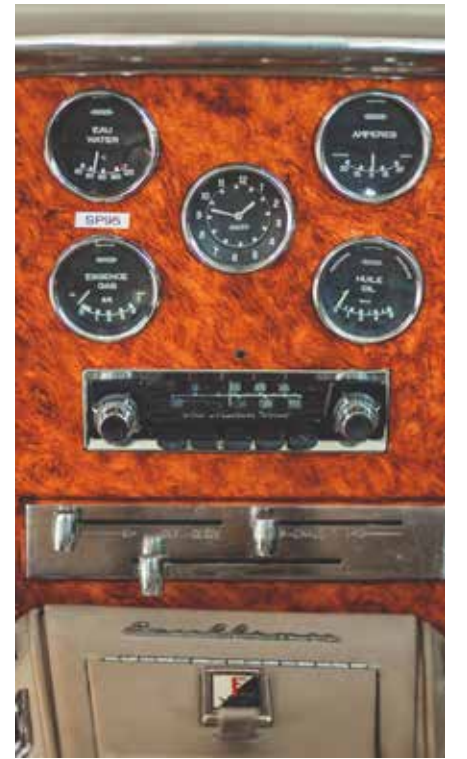
Dotée d'une boîte automatique et de la direction assistée, elle est aujourd'hui dans un bel état de présentation. Bien exécutée, une peinture fut refaite il y a quelques années, quant aux différents éléments de carrosseries, ils semblent en bon état, sans traces de choc. Tous les chromes sont présents et en bon état, tout comme les phares à l'avant et les feux arrière que l'on ne retrouve plus si facilement. Les cuirs dans l'habitacle ont gardé toute leur souplesse, les moquettes sont en relativement bon état tout comme les cuirs sur les contre-portes et les flancs

du tunnel de transmission. Très saine, sa mécanique démarre à la première sollicitation. La boîte automatique est bien réglée tout comme les freins dont le mordant est puissant. On pourra juste s'étonner de la surmultiplication de la direction pourtant propre à ce modèle ! Enfin si le faisceau électrique semble performant, les moteurs de vitres latérales seront à contrôler voir à remplacer. Unique en son genre sur les routes dans les années 1960, symbole de l'excellence française, l'Excellence porte bien son nom !

Presented in 1956 but only available from 1958, the Excellence was set apart by its finish, a subtle mix of luxury and exclusivity: its painted dashboard with a full stack of instruments had a sporting air echoing its 6.4-litre Chrysler engine. Producing close to 400 bhp, this took the prestigious saloon up to nearly 230 kph (143 mph) and delivered acceleration which could embarrass many sports cars with a brilliant reputation. In its day, it offered a French alternative, one which was sophisticated and refined, to customers used to Bentley, Cadillac, Mercedes or Maserati.

The car which we are offering is a series 1 model, which still had pointed tailfins and a panoramic windscreen, typical of the 1960s. According to the information provided by the Amicale Facel, the car was delivered new in the United States to the agent Peter Satori on 29 January 1961, finished in the unusual shade of Carrera green with a grey leather interior (ref. 3230) and fitted with the options of tinted glass with an even tint, Mitchell air-conditioning and rear heating. It returned to Europe in the 1990s and was the property of a Dutch owner from

1996 to 2003 and then of a French collector in the Yvelines from 2003 to 2012. Fitted with automatic transmission and power steering, the car is in fine condition today. It was repainted to a good standard a few years ago, while the different body panels appear to be in good condition, with no signs of previous accidents. All the chrome trim is present and in good condition, as are the headlamps and taillights, which are no longer easy to find. Inside, the leather remains supple and the carpets are in relatively good condition, as are the door cards and sides of the transmission tunnel. The engine is very sound and starts straightaway. The automatic transmission is well set up, as are the brakes, which have a powerful bite. Only the high gearing of the steering may come as a surprise, but it is characteristic of the model! Finally, although the wiring loom seems to be in good order, the motors for the electric windows will need to be checked and possibly replaced. One of a kind on the road in the 1960s, a symbol of French excellence, the Excellence truly lives up to its name!



In the history of the car, the Facel Vega Excellence has a special place, for at least three reasons. On account of its make, first of all, which was a shooting star in the firmament of the French car industry. Its founder,

Jean Daninos, succeeded in 1954 in launching a French luxury car brand, at a time when the country had lost all its great makes. The second reason was its bodywork: a sleek, low-slung saloon, as luxurious as a Bentley

and as fast as a Jaguar, thanks to its powerful and reliable American engine. The third reason was its rarity: between 1958 and 1964, just 145 units of the series 1 Excellence and 8 of the series 2 were built.

Seulement 182 exemplaires construits
La quintessence du luxe à la française
Très rare à la vente

*Only 182 units built
The french elegance
Very rare on the market*

290 000 / 340 000 €

Titre de circulation Belge
Châssis : HK2B113

*Belgian title
Chassis number: HK2B113*



FACEL VEGA

1962 **Facel II**

Facel Vega, voilà encore un nom qui résonne à l'oreille de tous les amateurs de belles voitures. Cette marque hélas disparue est bien encore inscrite dans l'esprit de chacun et résonne comme un synonyme de luxe et de performance à la Française. Fondé par Jean Daninos en 1939, les Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loire (FACEL) étaient spécialisées dans la chaudronnerie aéronautique et la fourniture de métal embouti. Après-guerre, la société produisit des carrosseries pour Panhard, Simca et

Ford France, avant de se lancer dans la construction automobile pour son propre compte avec le lancement de la Facel Véga au Salon de Paris en 1954. La Véga, une luxueuse grande routière devait son nom à la plus brillante des étoiles de la constellation de la Lyre et arborait une carrosserie coupé d'une extrême élégance. Ne trouvant pas de moteur français approprié, à la puissance suffisante, Daninos s'était tourné vers les États-Unis pour trouver le V8 Chrysler de sa voiture, avec le choix entre une transmission auto-

matique par bouton-poussoir ou une boîte manuelle. Ainsi lancé en 1961 au salon de Paris, celle qui concurrencera autant les Ferrari 250 que les Mercedes 300 SL sera présentée comme le « coupé 4 places le plus rapide du monde ». La production de sa devancière, la HK 500, s'était élevée à environ 500 exemplaires entre 1958 et 1961, celle de la Facel II culmina à 182 unités avant que la marque ne sombre dans la faillite en 1964.

La Facel 2 que nous vous présentons fut construite en octobre 1962 et commandée



aux USA par l'agent local Mr Hoffman de New York. De couleur gris argent et à l'intérieur cuir rouge, elle est équipée de la boîte automatique 3 vitesses « torqueflite », des roues fils Borrani et de l'option climatisation. La Facel quitte les USA et atterrit en Finlande dans les années 1990. Elle est alors revendue à un amateur Anglais en 2001 qui confie sa voiture en vue d'une restauration à un garage Hollandais. Elle est repeinte alors en rouge bordeaux et l'intérieur est désormais magnolia. En 2002 elle change de main et reste en Hollande jusqu'en 2013. Elle change alors de couleur pour ce magni-

fique bleu irisée qui l'habille aujourd'hui. Le collectionneur actuel monsieur M s'en porte acquéreur en 2015 et immatricule la voiture en Belgique. Monsieur M n'aura de cesse d'entretenir avec soins sa superbe auto. On peut noter en février 2017 une révision de la boîte de vitesses et du système d'allumage (facture de 6400 €) puis en septembre 2017 une grande révision générale par le garage « Amicale Facel Vega Hollande B.V » pour plus de 17 000 € sur facture. Il ne fait aucun doute que la voiture fut très bien entretenue, et notre essai nous le confirmera. Contact, moteur et un doux grondement s'échappe des

échappements. Levier de vitesse sur D et la machine fabuleuse va se mouvoir sans effort. Le V8 est volontaire et coupleux, inutile pourtant d'aller chercher les 355 ch disponibles pour apprécier notre essai. Les freins fonctionnent parfaitement et suffisent à stopper les 1600 kg bien lancés. Nul doute que Jean Daninos a réalisé une prouesse qui en 2020 est encore moderne dans la circulation actuelle. La prouesse du compromis entre un V8 américain, une finition à l'anglaise, le comportement d'une italienne et le chic d'une robe de soirée parisienne.

presented as the «fastest 4-seater coupe in the world». Production of its predecessor, the HK 500, had amounted to around 500 units between 1958 and 1961 that of the Facel II peaked at 182 units before the brand went bankrupt in 1964.

The Facel 2 that we present to you was built in October 1962 and ordered in the USA by the local agent Mr Hoffman from New York. Silver-grey with red leather interior, it is equipped with a 3 speed automatic gearbox «torqueflite», Borrani wire wheels and air-conditioning option. The Facel left the USA and landed in Finland in the 1990s. It is then sold to an English amateur in 2001 who entrusts his car for restoration to a Dutch garage. It is repainted in burgundy red and the interior is now magnolia. In 2002 she changes hands and remains in Holland until 2013 and changes color for this beautiful iridescent blue that dresses her today. The current collector, Mr. M, bought the car in 2015 and registered it in Belgium. Mr. M will

never stop taking care of his superb car. In February 2017, the gearbox and ignition system will be overhauled (invoice of 6400 €) and in September 2017, a major general overhaul by the garage «Amicale Facel Vega Holland B.V.» will be carried out for more than 17 000 € on invoice. There is no doubt that the car was very well maintained, and our test drive will confirm this. Contact, engine and a soft rumble escapes from the exhaust. Gear lever on D and the fabulous machine will move effortlessly. The V8 is powerful and torquey, yet there's no need to get the 355 hp available to appreciate our test drive. The brakes work perfectly and are enough to stop the 1600 kg machine. There's no doubt that Jean Daninos has achieved a vision that in 2020 is still modern in today's traffic. The prowess of the compromise between an American V8, an English finish, the behaviour of an Italian and the chic of a Parisian evening dress.



Facel Vega is another name that resonates in the ears of all lovers of beautiful cars. This sadly defunct brand is still in everyone's mind and resonates as a synonym for luxury and performance à la Française. Founded by Jean Daninos in 1939, the Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loire (FACEL) specialized in aeronautical manufacturer

and the supply of pressed metal. After the war, the company produced bodywork for Panhard, Simca and Ford France, before going into car manufacturing for its own account with the launch of the Facel Vega at the Paris Motor Show in 1954. The Vega, a luxurious grand tourer owes its name to the brightest star in the Lyra constellation and featured an extre-

mely elegant coupé body. Not finding a suitable French engine with sufficient power, Daninos turned to the United States to find the Chrysler V8 for his car, with a choice of either a push-button automatic or a manual transmission. It was launched in 1961 at the Paris Motor Show, the car that would compete with both the Ferrari 250 and the Mercedes 300 SL would be





Conduite à gauche d'origine
Puissance du moteur Ford V8 4.3l
21 000 € de frais en 2019

*Original left hand drive
Powerful Ford V8 4.3 l
21 000 € of invoices in 2019*

160 000 / 200 000 €

Carte grise française de collection
Châssis : AEX542

*French registration as historic vehicle
Chassis number: AEX542*



AC ACECA

1955

FORD V8 260

Le succès en compétition de la Tojeiro Sport de Cliff Davis poussa AC Cars à mettre le modèle en production en 1954, sous le nom d'Ace. La carrosserie de la voiture de Davis, très inspirée de la Ferrari 166 MM barchetta, fut reprise, de même que le châssis échelle et la suspension indépendante inspirée des Cooper imaginés par John Tojeiro, mais le moteur restait le vénérable six cylindres 2 litres à course longue AC. Ce moteur à

arbre à cames en tête remontait à 1919 et avec ses modestes 80 ch (plus tard 100 ch) donnait à l'AC des performances respectables, même si elles n'étaient pas spectaculaires. Très peu de modifications furent apportées à l'Ace et à l'Aceca en dehors du changement de moteur en 1956, quand le plus puissant six cylindres 2 litres Bristol (jusqu'à 130 ch) fut disponible, ou vers la fin de production, lorsque le moteur 2, 6 litres de la Ford Zephyr fut également

proposé. La combinaison entre un châssis qui tenait bien la route et un rapport poids/puissance intéressant – avec le moteur Bristol, la voiture atteignait 190 km/h – permit de glaner de nombreux succès en course, son meilleur résultat étant sa septième place au classement général et première de sa classe au Mans en 1959 ! Selon l'ouvrage AC in details de Rinsey Mills, AEX542 est l'une des rares Aceca livrées neuves aux Etats-Unis le 30



décembre 1955 par l'importateur Michell & Pauli. A l'origine de couleur Ford Opal Blue avec un intérieur en cuir noir, nous savons qu'elle fut remise suite à un accrochage au début des années 1970. Entière démontée et réparée avec des pièces refabriquées par l'usine de Thames Ditton, sa restauration est achevée en 1976. Cependant, ce n'est qu'en 2012 en Arizona qu'elle réapparaît dans sa teinte actuelle (Sterling Metallic Gray) avec un moteur V8 Ford 260 (4.3l). Côté performance, la

voiture accueille sans difficulté cette puissance supplémentaire, sans pour autant dénaturer le comportement de l'auto grâce à des dimensions et un poids similaires au six-cylindres d'origine. Achetée aux enchères à Pebble Beach en 2015, son propriétaire actuel a fait de nombreux frais afin de peaufiner sa conduite pour la modique somme de 21 840 € chez Classic Garage dans le 91, réputé dans le milieu des voitures historiques : Mise en place d'une direction assistée électrique, installation de

freins à disque à l'avant, deux 2 pompes à essence, un ventilateur électrique plus important, un nouveau réservoir de 60 litres et une jauge ainsi qu'un Trip Master... Comme peu d'Acéca ont été exportées, cette voiture est une rare conduite à gauche d'origine. Mêlant élégance et sportivité, elle se rapproche de sa cousine la 289 Cobra tout en conservant l'agrément et le confort du coupé.

made to the Ace and Aceca apart from the engine change in 1956, when the more powerful 2.0-litre six-cylinder Bristol (up to 130 bhp) was available, or towards the end of production, when the 2.6-litre engine of the Ford Zephyr was also offered. The combination of a road-holding chassis and an interesting power-to-weight ratio - with the Bristol engine, the car reached 190 km/h - enabled the car to achieve many race successes, its best result being its seventh place overall and first in its class at Le Mans in 1959!

According to AC in details by Rinsey Mills, AEX542 is one of the few Aceca delivered new to the United States on the 30 December 1955 by the importer Michell & Pauli. Originally Ford Opal Blue with a black leather interior, we know that it was stored after a collision in the early 1970s. Entirely dismantled and repaired with parts remanufactured by the Thames Ditton factory, its restoration was completed in 1976.

However, it is only in 2012 in Arizona that it reappears in its current colour (Sterling Metallic Gray) with a Ford 260 V8 engine (4.3l). In terms of performance, the car easily accommodates this extra power, without distorting the car's handling thanks to its similar dimensions and weight to the original six-cylinder engine. Bought at auction in Pebble Beach in 2015, its current owner has made many expenses to refine its driving for the modest amount of 21 840 € at Classic Garage in 91, famous in the historic car world: Installation of an electric power steering, installation of disc brakes at the front, two 2 fuel pumps, a larger electric fan, a new 60-litre tank and a gauge as well as a Trip Master... As few Aceca have been exported, this car is a rare original left-hand drive. Combining elegance and sportiness, it is similar to its cousin the 289 Cobra while keeping the pleasure and comfort of the coupé.



The competitive success of Cliff Davis' Tojeiro Sport pushed AC Cars to put the model into production in 1954 under the name Ace. The bodywork of Davis' car, very much inspired by the

Ferrari 166 MM barchetta, was taken over, as well as the ladder chassis and Cooper-inspired independent suspension designed by John Tojeiro, but the engine remained the venerable 2-litre long-stroke

six-cylinder AC engine. This overhead camshaft engine dated back to 1919 and with its modest 80hp (later 100hp) gave the AC respectable, if unspectacular, performance. Very few modifications were

Très rare, seulement 1250 exemplaires
Seulement deux propriétaires
Jamais restaurée

*Very rare: 1250 Oettinger built
Two owners from new
Never restored*

30 000 / 40 000 €

Carte grise française
Châssis : WVVZZZ17ZCW038083

*French registration papers
Chassis number: WVVZZZ17ZCW038083*



1981 Volkswagen 16 S GOLF GTI Oettinger

Au milieu des années 70, la mode des voitures de sport imposantes, puissantes et trop gourmandes en essence semble décliner, la faute à une certaine crise pétrolière, entre autres. Alors les constructeurs doivent s'adapter, et Volkswagen sera un des premiers à proposer une nouvelle philosophie de la voiture de sport. Attraction majeure du salon de Francfort en 1975, la Golf GTI 1.6 arrive sur le marché avec l'étiquette de

« Volkswagen la plus rapide de tous les temps ». Mais le constructeur allemand est encore loin d'imaginer qu'il vient de mettre au jour la référence du segment. Légère (seulement 810 kg) et vive avec son moteur 4 cylindres de 110 chevaux, Volkswagen frappe fort et donne des idées non seulement à la concurrence, mais aussi aux préparateurs privés. Contre toute attente, Volkswagen France, en partenariat avec le sorcier allemand Oettinger, présentera au

nez et à la barbe de la maison mère une édition limitée de sa Golf GTI 1.6, qui sera produite à 1250 exemplaires, tous dédiés au marché français. Nous sommes en 1981 et la mode du tuning s'installe doucement en France. D'un point de vue esthétique, les différences sont notables, avec l'installation du kit BBS très en vogue à l'époque, c'est ainsi que la Golf GTI Oettinger verra des appendices de sportive accomplie lui pousser sur les ailes mais aussi à l'avant



avec un spoiler spécifique. Ici et là, les badges « GTI 16S » ou « 16 soupapes » sont fièrement apposés à l'extérieur et dans l'habitacle, alors que les jantes ATS 14 pouces finissent de distinguer cette édition limitée. Toute une époque !

La Golf GTI Oettinger que nous vous présentons a été mise en circulation le 04 décembre. Elle est équipée du Kit Oettinger N° 342 qui se compose d'une culasse à 16 soupapes et qui porte la puissance du moteur à 136 ch. Les performances sont alors impressionnantes même encore aujourd'hui car le poids de l'ensemble reste

sous la tonne. Cette voiture a résidé en Touraine toute sa vie. Le premier propriétaire achète la Golf en 1981 à Tours et la garde jusqu'en 2009. A cette date le propriétaire actuel en balade avec une autre Golf Oettinger rencontre à l'occasion d'une sortie de voitures anciennes le vendeur. Drôle de coïncidence celui-ci lui dit alors qu'il possède la même voiture et qu'il serait vendeur ! L'affaire sera ainsi faite. Le propriétaire actuel Mr L, garagiste spécialiste en VW et Porsche expose l'Oettinger dans son show-room depuis 10 ans. Elle ne sortira que très rarement et uniquement par beau

temps. Le compteur affiche un kilométrage de 154.000 km. L'intérieur d'origine est en très bel état et la peinture, refaite il y a une quinzaine d'année, est encore du plus bel éclat. A l'essai la voiture s'est montrée très agréable à conduire. Pas de bruit parasite et on ressent une voiture très homogène. Le moteur fonctionne à merveille et n'a jamais été démonté (les trois numéros du kit correspondent) et délivre toute sa puissance dans un son magnifique. Le contrôle technique de moins de 6 mois est à jour et la Golf se tient prête pour les futures balades estivales.

are noticeable, with the installation of the BBS kit which was very fashionable at the time, the Golf GTI Oettinger will see accomplished sports car appendages pushing it on the wings but also at the front with a specific spoiler. Here and there, the «GTI 16S» or «16-valve» badges are proudly displayed on the exterior and inside the cabin, while the 14-inch ATS wheels finish distinguishing this limited edition. Quite an era!

The Golf Gti Oettinger that we present to you was put into on the road on December 04, 1981. It is equipped with the Oettinger Kit No. 342, which consists of a 16-valve cylinder head and brings the engine power to 136 hp. The performance is impressive even today, as the weight of the whole unit remains under a ton. This car has known only one region, Touraine, all its life. The first owner bought the Golf in 1981 in Tours and kept it until 2009. At this date the current owner is driving with another

Golf Oettinger and meets the seller on the occasion of a classic car show. Funny coincidence, the latter tells him that he owns the same car and that he would be selling it! The deal will be done. The current owner, Mr L, a garage specialist in VW and Porsche, has been displaying his Oettinger in his showroom for 10 years. It will only come out very rarely and only in good weather. The odometer shows an original mileage of 154,000 km. The interior is the original one in very good condition and the paintwork, redone about 15 years ago, is still very nice. During the test drive the car proved to be very pleasant to drive. No parasitic noise and we feel a very homogeneous car. The engine works perfectly and has never been dismantled (the three numbers of the kit correspond) and delivers all its power in a magnificent sound. The technical control of less than 6 months is up to date and the Golf is ready for this summer's rides.



In the mid-70s, the fashion for large, powerful and gas-guzzling sports cars seems to be declining, partly due to a certain oil crisis. So manufacturers had to adapt, and Volkswagen was one of the first to propose a new sports car philosophy. A major attraction at the 1975 Frankfurt Motor Show, the Golf GTI 1.6 arrives on

the market with the label of «Volkswagen's fastest ever». But the German automaker is still far from imagining that it has just uncovered the segment benchmark. Lightweight (only 810 kg) and lively with its 4-cylinder, 110-hp engine, Volkswagen is striking and gives ideas not only to the competition, but also to private tuners.

Against all odds, Volkswagen France, in partnership with the German tuner Oettinger, will present a limited edition of its Golf GTI 1.6, which will be produced in 1,250 units, all dedicated to the French market. We are in 1981 and the tuning trend is slowly taking hold in France. From an aesthetic point of view, the differences



Désirable version 2.5 16
2^e main depuis 1992
Seulement 98 000 km d'origine

Carte grise française
Châssis : WDB2010351F587277

*Very desirable 2.5 version
Second hand since 1992
Only 98 000 km from new*

*French registration
Chassis number: WDB2010351F587277*

16 000 / 21 000 €



1989 Mercedes-Benz

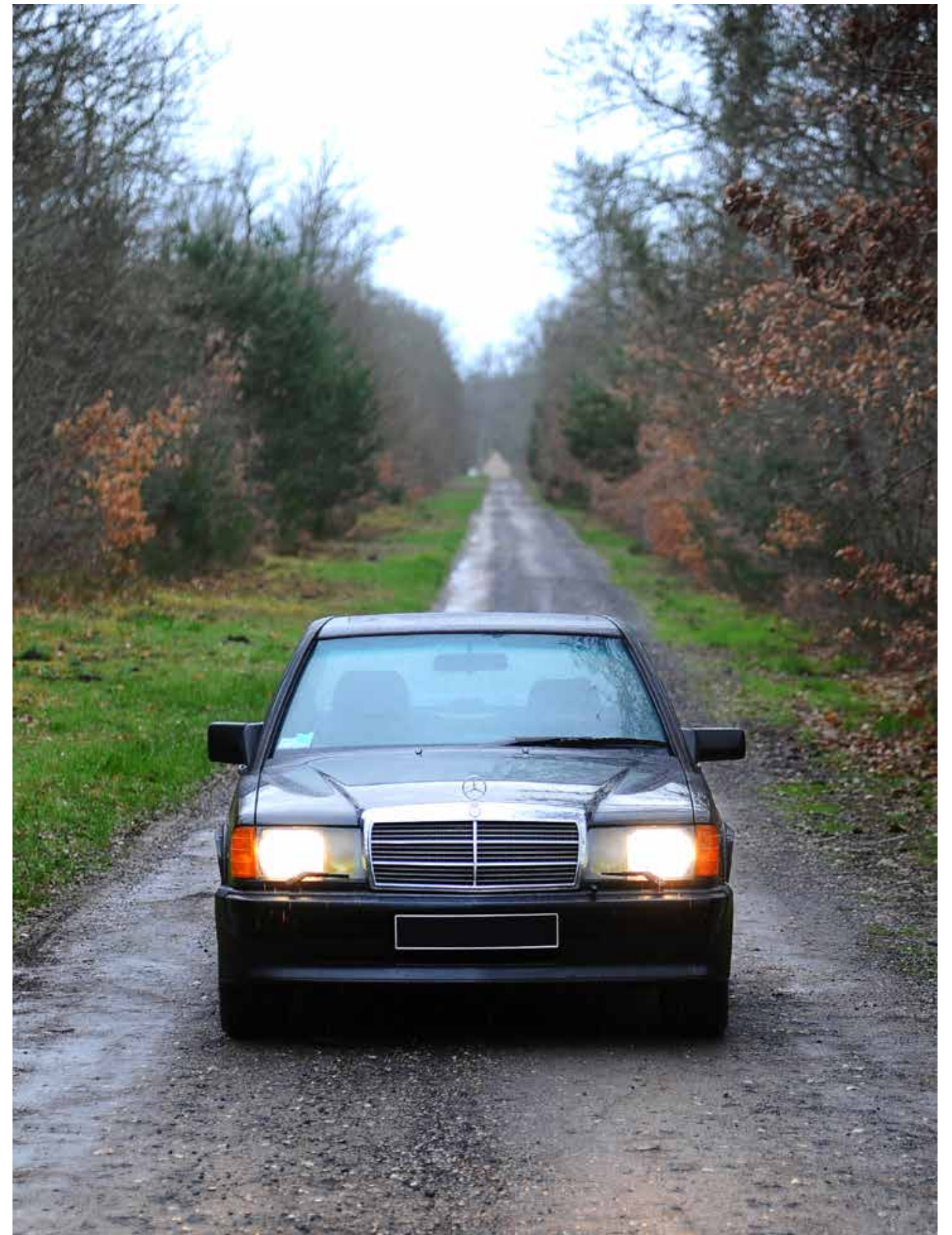
190 E 2.5 16

La 190 E était une petite révolution pour Mercedes qui, à l'aube des années 80, élargissait sa gamme avec une « petite voiture ». Lancée en septembre 1982, elle proposait un style résolument moderne et pourtant totalement en phase avec la tendance stylistique. Avec la Babybenz, Mercedes cherchait à rajeunir son image, à toucher une nouvelle clientèle, certes, mais aussi à récupérer une

touche de sportivité qui manque à la marque. Robuste, sérieuse, luxueuse et même sportive : c'est en présentant au Salon de Francfort en 1983 la 190 E 2.3-16 que Mercedes initiait le concept de la berline familiale sportive. A cette époque, Daimler-Benz savait construire des gros moteurs coupleux, mais manquait d'expérience pour construire un petit moteur sportif et rageur. Pour cela, Mercedes fit appel au préparateur

anglais Cosworth ! Incroyable quand on sait à quel point AMG était proche de la marque à l'étoile ! En 1988 la version plus aboutie du 2.5l 16 de 195 ch déclarera vraiment la guerre à une certaine BMW M3...

La version qui nous intéresse dans ces pages est une 2.5 16 mise en circulation le 2 Février 1989 à Bayonne. Elle y restera jusqu'en 1992 date à laquelle le propriétaire actuel achète la voiture.



Elle dispose du toit ouvrant d'origine et de la fameuse boîte de vitesse inversée. Elle affiche alors 59 250 km au compteur. Depuis son achat, Monsieur M à toujours très bien entretenu sa voiture comme l'atteste le carnet d'entretien, les factures et les contrôles techniques.

La peinture est encore d'un bel éclat, l'intérieur est d'origine et le semi-cuir et tissu très élégant ne présente aucune usure. Le compteur indique à ce jour un kilométrage d'origine de 98 212 km. Le dernier contrôle technique date du 29 Mars 2017 et était vierge de tous

défauts. Depuis trois ans la voiture a très peu roulé mais fonctionne très bien comme l'essai à pu le révéler. Toutefois il sera bon de procéder à une révision de la voiture avant de prendre la route.

that time, Daimler-Benz knew how to build big torque engines, but lacked the experience to build a small, sporty and raging engine. The 190 E 2.3-16 was a different style. And for this, Mercedes called in the English tuner Cosworth! Unbelievable when you think that AMG was so close to the brand! In 1988 the more accomplished 195 HP 2.5 16 version really declared war on a certain BMW M3.

The version we are interested in these pages is a 2.5 16 valves put into circulation on the 2 of February 1989 in Bayonne, France, and will remain there until 1992 when the current owner bought the car. It has the original sunroof and the famous Getrag gearbox. It then has 59 250 km on

the odometer. Since its purchase, Mr M has always maintained his car very well, as attested by the maintenance book, invoices and technical inspections. The paintwork is still a beautiful shine, the interior is original and the very elegant semi leather and fabric has no wear and tear. The odometer shows an original mileage of 98,212 km. The last technical inspection was carried out on 29 March 2017 and was free of defects. The car has been driven very little for three years but works very well as the test revealed. However, it will be good to have the car serviced before taking it back to the road.



The 190 E was a small revolution for Mercedes who, at the dawn of the 80s, extended its range with a «small car». Launched in September 1982, it was resolutely modern

yet totally in line with the styling trend. With the Baby-benz, Mercedes sought to rejuvenate its image, to reach a new clientele, certainly, but also to recover a touch of sportiness that was missing

from the brand. Robust, serious, luxurious and even sporty: it was by presenting the 190 E 2.3-16 at the 1983 Frankfurt Motor Show that Mercedes initiated the concept of the sporty family sedan. At

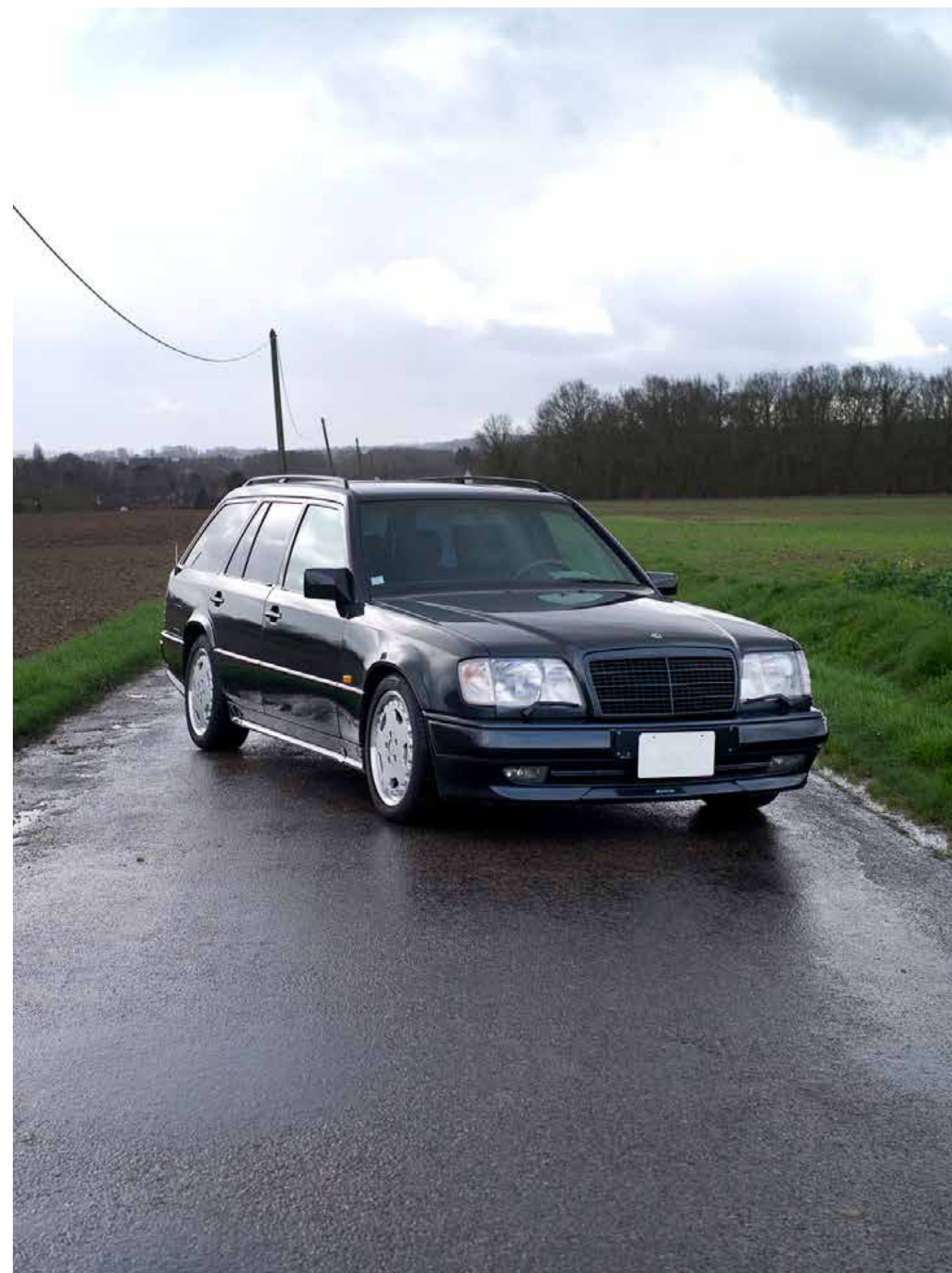
Seulement 172 exemplaires fabriqués
Très rare sur le marché
Historique complet

*Only 172 built
Very rare on the market
Complete history*

35 000 / 50 000 €

Carte grise française
Châssis : WDB1240921F293793

*French registration
Chassis number: WDB1240921F293793*



Mercedes Benz

1994

E36 AMG Break

Si de nos jours AMG et Mercedes sont deux marques indissociables, il n'en fut pas de même au début. AMG, était un préparateur indépendant qui se fit connaître de tous en 1971 : la victoire de catégorie aux 24 Heures de Spa fut le début de la success story : Une Mercedes-Benz 300 SEL 6.8 AMG remportait en effet une surprenante victoire de catégorie en Belgique, terminant à la deuxième place du classe-

ment général. À partir de 1988, AMG et Mercedes ont travaillé ensemble, mais sans réel contrat, sur des voitures pour le championnat allemand de voiture de tourisme. Cette collaboration fut fructueuse dès la première année avec six victoires en DTM, le championnat de tourisme allemand. En 1990, est signé l'accord de partenariat commercial, et la première Mercedes-AMG de série sort en 1993, il s'agit de la Classe C 36 AMG (moteur

de 6 cylindres en ligne 3,6 L, 280 ch, permettant le 0 à 100 km/h en 6,6 s et une vitesse maximum de 250 km/h). Ce fabuleux moteur fut installé dans la classe E un an plus tard. Associé à une boîte automatique à quatre rapports et une suspension sport spécifique, ce 3.6l constituait un groupe au summum de la technique, capable de propulser la E36 à la vitesse, bridée, de 250 km/h. Les appendices aérodynamiques permettent

un meilleur CX et rendent à l'ensemble un look délicieusement agressif. Ce break AMG qui nous intéresse dans ces pages est un des plus rares « pre-merger », avec seulement 172 exemplaires fabriqués. Livrée neuve au Japon en conduite gauche et transformée sur place chez AMG JAPAN, cet exemplaire est équipé du toit ouvrant, des sièges sport chauffants et d'un différentiel autobloquant (ASD). Elle dispose de sa datacard MERCEDES et de sa plaque

de commission number AMG apposée sur la caisse. Son dossier d'entretien est complet avec quasiment toutes ses factures japonaises. Arrivée en France en 2018, plus de 5.000€ de frais ont été faits chez un spécialiste MERCEDES/AMG (viscocoupleur, triangle de suspensions, disques et plaquettes avant, pneus, tous les fluides, roulements..) afin d'assurer son fonctionnement optimal, son contrôle technique en date du 07/10/2019 est vierge. Elle affiche aujourd'hui un peu

plus de 146000km au compteur. Cette E36 a été passée aux mines et dispose d'une carte grise française portant la mention E36 et homologuée en 7 places avec ses sièges dans le coffre. C'est ici une chance rare de pouvoir acquérir un pant de l'histoire AMG du début de la coopération avec Mercedes.

Touring Car Championship. In 1990, the commercial partnership agreement was signed, and the first Mercedes-AMG in series production came out in 1993, it was the C-Class 36 AMG (6-cylinder in-line 3.6 L engine, 280 hp, allowing 0 to 100 km/h in 6.6 s and a maximum speed of 250 km/h). This fabulous engine was installed in the E-Class one year later. Combined with a four-speed automatic transmission and a special sports suspension, the 3.6 was a technically advanced unit capable of propelling the E36 at a top speed of 250 km/h. The aerodynamic appendages make for a better CX and give the whole package a deliciously aggressive look. This AMG station wagon that interests us in these pages is one of the rarest «pre-merger», with only 172 units produced. Delivered new in Japan in left-hand drive and converted on site at AMG JAPAN, this model is equipped with a sunroof, heated

sports seats and an automatic differential lock (ASD). It comes with the MERCEDES data card and AMG number plate on the body. Its maintenance file is complete with almost all its Japanese invoices, brought back to France in 2018, more than 5.000€ of expenses were made at a MERCEDES/AMG specialist (viscocoupler, suspension triangle, front discs and pads, tyres, all fluids, bearings...) in order to ensure its optimal functioning, its technical control dated 07/10/2019 is blank. It now has just over 146,000 km on the odometer. This E36 has been passed for homologation and has a French car registration document bearing the mention E36 and approved in 7 seats with its seats in the trunk. This is a rare opportunity to acquire a page from the AMG history of the early days of the cooperation with Mercedes.



If nowadays AMG and Mercedes are two inseparable brands, it was not the same at the beginning. AMG, was an independent tuner who made himself known to everyone in 1971: the category victory

at the 24 Hours of Spa was the beginning of the success story: A Mercedes-Benz 300 SEL 6.8 AMG won a surprising category victory in Belgium, finishing second overall. From 1988 onwards, AMG and

Mercedes worked together, but without a real contract, on cars for the German Touring Car Championship. This collaboration was fruitful from the very first year with six victories in DTM, the German

Propriété d'un ancien sportif de haut niveau
Moins de 32 500 km
L'un des plus beaux coupés Ferrari 2+2

*Property of a former athlete
Less than 32,500 km
One of the most beautiful Ferrari 2+2 coupes*

50 000 / 80 000 €

Carte grise française
Châssis : ZFFWP44B000111847

*French registration
Chassis number: ZFFWP44B000111847*



1998 FERRARI 456M GT

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. En 1998, la 456 GT devient 456M GT (M pour Modificata), à ce titre la face avant a été retravaillée et les prises d'air sont agrandies pour obtenir un meilleur refroidissement du

V12. A l'intérieur le tableau de bord reçoit les compteurs et les grilles d'aération de la 550 Maranello, l'habitabilité des places arrière est également améliorée. La 456M GT a été produite à 688 exemplaires jusqu'en 2003 avant de céder la place à la 612 Scaglietti.

L'exemplaire que nous présentons a été mis en circulation le 25 mai 1998 à Rome. L'actuel propriétaire, un ancien



sportif de haut niveau en prend possession la même année et conservera la voiture jusqu'à aujourd'hui. Crédité de seulement 32 500 km, elle n'a que peu roulé ces dernières années, néanmoins la mécanique a été démarrée régulièrement et la voiture a parcouru de courts trajets pour s'assurer de son bon état de fonctionnement. Sa courroie de distribution a été remplacée en 2017 alors que son compteur affichait 30 241

km. La voiture se présente dans un bon état général, sa peinture Grigio Titanio est associée à un intérieur en cuir rouge et moquettes noires. On notera que la moquette possède toujours son film protecteur en plastique sous les tapis de sol. Notre 456M GT est accompagnée de sa pochette d'origine comportant tous les carnets et notices d'utilisation, de sa trousse à outils, de sa bombe anti-crevaison ainsi que de sa housse. Son essai

routier nous a donné entière satisfaction et nous avons été envoûtés par la douce mélodie de son V12. Une vidange moteur a été effectuée et les deux pneus avant ont été remplacés avant la vente. Cette 456M GT est aujourd'hui présentée à une estimation très attractive. Elle représente une opportunité exceptionnelle de s'offrir la voiture de l'un des plus grands sportifs de l'histoire, ne laissez pas passer votre chance !

of the myths of the brand. In 1998, the 456 GT becomes 456M GT (M for Modificata), as such the front end has been reworked and the air intakes are enlarged to obtain a better cooling of the V12. Inside, the dashboard receives the meters and the ventilation grids of the 550 Maranello, the habitability of the rear seats is also improved. The 456M GT was produced in 688 units until 2003 before giving way to the 612 Scaglietti.

it is in good working order. The timing belt was replaced in 2017, while the odometer read 30,241 km. The car is in good overall condition, its Grigio Titanio paintwork is combined with a red leather interior and black carpets. Note that the carpet still has its protective plastic film under the floor mats. Our 456M GT comes with its original pocket with all the notebooks and user manuals, its tool kit, its puncture-proof spray and its cover. We were completely satisfied with the road test and were captivated by the sweet melody of its V12 engine. An engine oil change was done and both front tires were replaced before the sale. This 456M GT is now presented at a very attractive estimate. It represents an exceptional opportunity to buy a car owned by a great former athlete don't miss your chance!

The model we are presenting was launched on May 25, 1998 in Rome. The current owner got the car the same year and kept it until today. Credited with only 32,500 km, it has been driven very little in recent years, nevertheless the mechanics have been started regularly and the car has been driven short distances to make sure



Perpetuating the tradition of Ferrari 2+2 coupes with a V12 engine at the front (330 GT, 365 GT, 400 and 412), the 456 project was launched in 1989 before being marketed in 1992.

The Pininfarina designer gave priority to refinement and discretion over a sporty outburst, just suggested by the two double exhaust tailpipes. The work accomplished is remarkable and the aerodynamics meti-

culous. The sides are hollowed out to allow better cooling of the engine. Thanks to its lines of great purity and fluidity, the 456 GT symbolizes for some people the most beautiful Ferrari ever produced and is one

Française d'origine
Entretien rigoureux
Dessin indémodable

*French origin
Rigorous maintenance
Timeless design*

55 000 / 75 000 €

Carte grise française de collection
Châssis : 27329

*French car registration (as a historic vehicle)
Chassis number: 27329*



Ferrari 1979 308 GTB

Propulsée sous les feux de la rampe au Salon de Paris 1975, la nouvelle 308 GTB dessinée par le bureau de style Pininfarina est sans aucun doute l'un des dessins les plus emblématiques du Cheval Cabré avec une ligne inspirée directement des 512 BB et Dino 246 GT. Baptisée 308 (« 30 » pour 3,0 litres de cylindrée et « 8 » pour 8 cylindres) elle reprend le châssis de la Dino 308 GT4 avec un

empattement réduit de 21 cm. Au niveau mécanique, elle possède le V8 à quatre arbres à cames en tête de la GT4 toujours disposé en position transversale arrière et alimenté par quatre carburateurs double corps Weber 40. Les huit cylindres développent 255 chevaux, ils sont accouplés à une boîte mécanique à cinq rapports, permettant à l'auto de dépasser les 240 km/h. Equipée d'un carter sec et présentant une silhouette

particulièrement compacte, basse et effilée, la 308 GTB séduira immédiatement tous les passionnés de la marque ainsi qu'un public plus large.

L'exemplaire que nous vous proposons est une désirable 308 GTB mise en circulation le 18 avril 1979 dans le Sud-Ouest de la France. Acquisée en 2012 par son actuel propriétaire, elle sera depuis cette date entretenue régulièrement par le



garage Dougnac à Toulouse, spécialisé dans l'entretien des belles italiennes. En 2017, la courroie de distribution et la pompe à eau sont remplacées, la voiture n'aura depuis parcouru qu'un peu plus de mille kilomètres. Notre berlinette présente une belle peinture Rosso Corsa associée à un intérieur noir. Le cuir des

sièges possède une belle patine et leur maintien est parfait. A son volant nous avons trouvé une voiture dynamique et très bien équilibrée. Les instruments de bord ainsi que la climatisation sont fonctionnels. Les montées en régime du V8 sont franches et résonnent à travers la ligne d'échappement en inox, un

véritable plaisir acoustique ! La voiture sera vendue avec sa trousse à outils, son cric ainsi que sa housse. Présentée aujourd'hui à une estimation attractive notre exemplaire rigoureusement entretenu possède tous les arguments pour vous convaincre.

linder engine produces 255 horsepower and is mated to a five-speed mechanical gearbox, allowing the car to reach speeds of over 240 kph. Equipped with a dry sump and featuring a particularly compact, low and slender silhouette, the 308 GTB will immediately appeal to all the brand's enthusiasts as well as to a wider public.

covered only a little more than a thousand kilometers since then. Our berlinette has a beautiful Rosso Corsa paintwork combined with a black interior. The leather of the seats has a nice patina and their support is perfect. At the wheel we found a dynamic and very well balanced car. The dashboard instruments as well as the air conditioning are functional. The V8's revs are frank and resonate through the stainless steel exhaust line, a real acoustic pleasure! The car will be sold with its tool kit, jack and cover. Presented today at an attractive estimate our rigorously maintained car has all the arguments to convince you.

The model we are offering you is a desirable 308 GTB which entered service on 18 April 1979 in the South West of France. Acquired in 2012 by its current owner, it will be since this date regularly maintained by the Dougnac garage in Toulouse, specialized in the maintenance of beautiful Italian cars. In 2017, the timing belt and the water pump are replaced, the car will have



Propelled into the limelight at the 1975 Paris Motor Show, the new 308 GTB designed by the Pininfarina design office is undoubtedly one of the most emblematic designs of the

Prancing Horse with a line directly inspired by the 512 BB and Dino 246 GT. Named 308 («30» for 3.0 litres of displacement and «8» for 8 cylinders) it takes up the chassis of the Dino 308 GT4 with a reduced

wheelbase of 21 cm. Mechanically, it has the GT4's four overhead camshaft V8, which is always positioned transversely at the rear and is powered by four Weber 40 twin-body carburetors. The eight-cy-

Carnet et manuel originaux
Voiture en bel état général
Rare couleur Giallo Ferrari

*Original service books
Car in good condition
Rare Giallo Ferrari color*

70 000 / 90 000 €

Carte grise française
Châssis : ZFFAA17B000088096

*French registration title
Chassis number: ZFFAA17B000088096*



FERRARI

Berlinette

1991 TESTAROSSA

Dans la lignée de la 512 BB, la Testarossa était une déclinaison encore plus aboutie du thème berlinette à moteur central inauguré par Ferrari avec la 365 GT4 BB. Sous une carrosserie signée Pininfarina, elle reprenait le moteur 12-cylindres à plat surmontant la boîte de vitesse de ses devancières, certaines améliorations (comme des culasses à quatre soupapes par cylindre) permettant de faire passer la puissance à 390 ch.

Accélération de 0 à 100 km/h en 5,3 s, elle atteignait 290 km/h en pointe, valeur réservée en 1984 à quelques rares bolides exotiques. Ses qualités exceptionnelles lui ont permis de remporter un beau succès commercial, avec une diffusion de plus de 7 000 exemplaires. Longtemps négligée par les collectionneurs, la Testarossa est en passe de retrouver la place qui lui revient, au panthéon des plus mythiques berlinettes sorties de Maranello.

La Ferrari Testarossa que nous vous présentons fut mise en circulation le 14 février 1991 à Turin par la concession Symbol Car. Notre Testarossa a bénéficié d'un entretien suivi chez un spécialiste Ferrari d'abord en Italie jusqu'en 2015 puis en France chez DmotorSport, spécialiste indépendant Ferrari installé tout proche de Dijon. Son précédent propriétaire Italien, membre de l'Automotoclub Storico Italiano (A.S.I.) a obtenu en 2011 un cer-



tificat d'identité approuvé par la Fédération Internationale des Véhicules Anciens (F.I.V.A.). Le nouveau propriétaire français quant à lui recevra en 2015 une attestation de conformité de la part de Maranello, alors qu'en 2016 une expertise du cabinet Alliance Expertises à Epinal déterminera la valeur de l'auto à 125000€. Affichant à peine plus de 50000Km au compteur, nous avons effectivement constaté le jour de notre essai que cette Testarossa

était particulièrement bien préservée, fait notable pour les Ferrari des années 80 et 90 qui n'ont jamais été restaurées. Sa teinte rare et originale Giallo Ferrari est du plus bel effet et la sellerie en cuir Connolly est en très bon état. L'état de conservation de cette auto est tout simplement exceptionnel, probablement l'un des plus beaux exemplaires qu'il nous ait été donné de vendre aux enchères. En plus de son carnet d'entretien et de son

manuel, cette Testarossa sera livrée avec son double de clé et sa trousse à outils. Modèle emblématique et moteur V12 de légende, cette Testarossa se distingue par sa couleur peu répandue et représente à ce jour compte tenu de ses qualités intrinsèques un achat raisonné.

only matched by a tiny handful of exotic supercars. The model's exceptional qualities ensured that demand for it was high and more than 7 000 were sold. This being one of the most impressive berlinettas ever produced by Maranello, a Testarossa in such outstanding condition and with such a reasonable estimated price represents an opportunity not to be missed.

current French owner also received in 2015 a proof of conformity from Maranello, and in 2016 he asked a report to the consultancy firm Alliance Expertises which determines the value of the car at 125000€. Showing a little bit more than 50000Km on the odometer, we indeed noticed this Testarossa was particularly well preserved, which is noteworthy considering it's a Ferrari from 1991 in original conditions. Its rare and original Giallo Ferrari color of the nicest interest and the Connolly leather are in good conditions. It is probably one of the most beautiful Testarossa we had for sale. In addition to the original service books, the car still has the spare key and tool box. Iconic model and legendary V12 engine, this Testarossa distinguish itself with this widespread color, and represents a very reasonable purchase at a very reasonable estimate.

The Ferrari Testarossa we propose has been registered for the first time in Turin the 14th February 1991 with the dealership Symbol Car. Our Testarossa has been followed through the years by a Ferrari specialist, first in Italy until 2015, and then in France at DmotorSport, Ferrari specialist based near Dijon. Its previous Italian owner, member of the Automotoclub Storico Italiano obtained in 2011 the certificate of conformity approved by the F.I.V.A. The



Following on from the 512 BB, the Testarossa was an even more highly-developed rendering of the line of mid-engined berlinettas started by Ferrari with the 365 GT4 BB. Beneath the

bodywork designed by Pininfarina, this model continued with the flat 12-cylinder engine mounted above the gearbox, as already seen in previous versions. A number of improvements, such as the

cylinder heads with 4 valves per cylinder, increased the power to 390 bhp. Accelerating from 0 to 100 km in 5.3 secs and with a top speed of 290 kph, the Testarossa boasted a level of performance

Moins de 10 exemplaires répertoriés
encore existants
3 propriétaires seulement, historique limpide
Eligible au Mille Miglia et au plus beaux
concours d'élégance

Titre de circulation marocain /
Carte grise française en cours
Châssis : 1100 ES 500435
Moteur : 1100 S 500452

*Fewer than 10 surviving examples
recorded
Only 3 owners, clear history
Eligible for the Mille Miglia and the top
concours d'élégance*

*Chassis number: 1100 ES 500435
Engine number: 1100 S 500452
Moroccan registration papers /
French registration in progress*

00 000 / 00 000 €



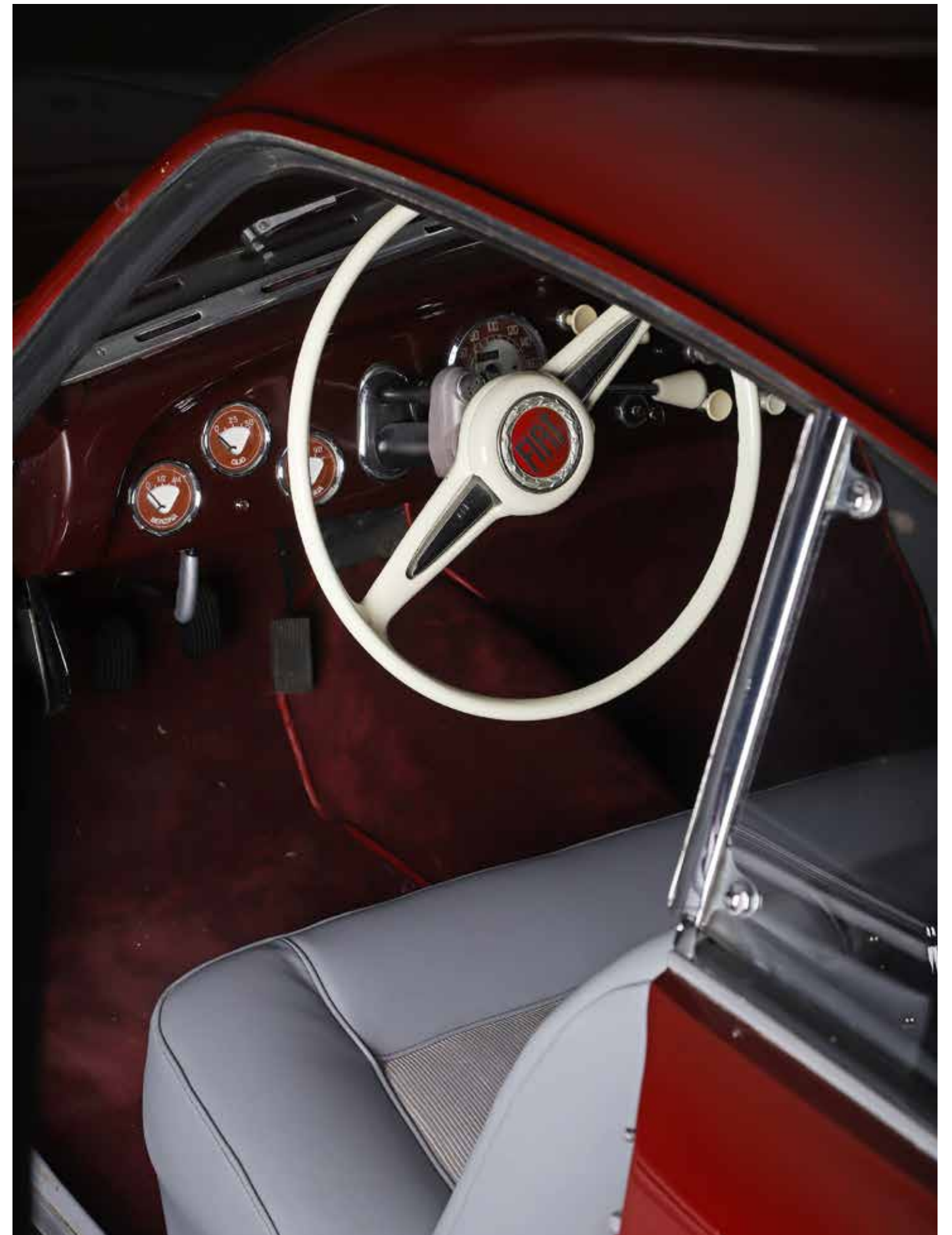
Fiat

1950 **1100 ES** COUPÉ
Pinin Farina

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, Fiat est dans une situation économique compliquée. Grâce à l'aide du plan Marshall, les usines détruites pendant la guerre sont reconstruites et le constructeur turinois retrouve une cadence de production digne des années trente. De nouveaux modèles sont alors introduits sur le marché, parmi eux la Fiat 1100 qui sera déclinée en plusieurs versions dont un rare Coupé signé Pinin

Farina, plus élégant et plus typé Grand Tourisme avec un habitacle plus cossu et surtout une ligne équilibrée rappelant à si méprendre à la Lancia Aurelia B20 GT... Présenté en 1949, le Coupé Fiat conserve l'élégant parebrise en coupevent mais se caractérise par une robe plus galbée et élancée, rappelant les plus belles carrosseries italiennes telles que Maserati, Siata, Stanguellini ou encore Cisitalia. Si extérieurement la S et la ES

ne se différencient pas, l'habitacle est plus spartiate dans sa version S alors que la ES dispose d'un tableau de bord plus complet, d'une banquette avant plutôt que de deux sièges séparés et même d'une petite banquette à l'arrière. Que ce soit les boutons poussoirs, les accessoires de portes, les loquets de déflecteurs, ou les poignets extérieurs, jamais une Fiat n'a poussé le raffinement aussi loin dans le détail. Certains prix glanés lors de





Immediately after the Second World War, Fiat was in a difficult situation financially. Thanks to the help provided by the Marshall Plan, the factories which had been destroyed during the war were rebuilt and the Turin-based manufacturer returned to a level of production comparable to the 1930s. New models were then introduced, including the Fiat 1100, which was produced in several different versions, among them a rare Coupé designed by Pinin Farina. This was more elegant and more GT-like, with a more luxurious interior and, above all, a well-balanced design which could be mistaken for that of the Lancia Aurelia B20 GT ... First shown in 1949, the Fiat Coupé retained the stylish wind-cheating front screen, but was characterized by its slender and more shapely



concours d'élégance viendront d'ailleurs récompenser cette beauté intemporelle, dont "officiellement" 400 exemplaires verront le jour jusqu'en 1951.

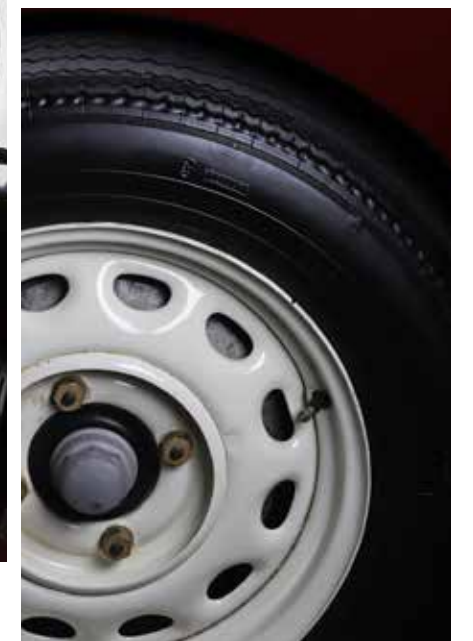
Aujourd'hui, on compterait moins d'une dizaine d'exemplaires de Fiat 1100 ES Coupé Pinin Farina dans le Monde. Celui que nous présentons aujourd'hui à la vente a une histoire des plus singulières. #500435 est sortie des chaînes de production du Lingotto, à Turin, le 5 juin 1950. Elle sera envoyée à la carrozzeria Pinin Farina le 5 septembre avant de revenir au Lingotto pour ses essais de mise en service. Elle est alors envoyée chez le concessionnaire Fiat de Bozano, au Nord-Est de l'Italie mais elle n'y trouvera certainement pas acquéreur car elle revient à Turin début 1951 pour être finalement expédiée au

Maroc le 5 mars au garage Afric Auto de Casablanca. C'est alors qu'elle obtient sa première immatriculation n'ayant jamais eu de plaques italiennes auparavant. Son tout premier propriétaire en revanche est bien d'origine italienne lui, Noé Cecchetti. Est-ce lui qui court le VIe Rallye du Maroc cette même année? Ou bien l'a-t-il déjà revendue à Albert Manarino, qu'on retrouve au départ des 12 Heures de Casablanca en 1952?

Sur les indications de son ami et mentor Yves Joseph, un collectionneur éclairé, son actuel propriétaire, un français établi au Maroc, la découvre au milieu des années 1980. La Fiat est protégée de l'humidité et des intempéries dans le sous-sol d'un immeuble de Casablanca mais elle a été le terrain de jeu des enfants du quartier ! Malgré cela, l'auto est complète et

« matching numbers », à l'exception des vitrages et de ses bijoux spécifiques. Pas effrayé par le chantier à venir, sa restauration débute au milieu des années 1990 et s'étalera sur 15 ans. Il faut dire, son propriétaire n'en est pas à son coup d'essai mais le temps lui manque. De ses mains, l'ensemble de la carrosserie, le châssis et la mécanique seront restaurés. Sa restauration terminée, elle sera exposée lors de la 5ème édition du Gentleman Drivers Awards 2017 à Marrakech. A cette occasion, son propriétaire remportera un prix d'honneur des mains de Paolo Pininfarina ! Rarissime, Il resterait moins de 10 exemplaires de ce modèle éligible aux Mille Miglia et à bien d'autres événements majeurs. Belle, rare, matching et à l'historique limpide, il ne fait aucun doute que cette voiture est une jolie découverte...





bodywork, which brought to mind the most beautiful Italian coachwork produced by the likes of Maserati, Siata, Stanguellini or Cisitalia. Externally, there was no difference between the S and ES models, but the interior of the S was more basic, while the ES had a better stocked dashboard, a front bench seat in place of two separate seats and even a small bench seat in the rear. Whether you looked at the pushbutton switches, the door trim, quarterlight catches or exterior door handles, Fiat had never demonstrated such refinement down to the smallest detail. A number of prizes gleaned at concours d'élégance moreover rewarded

this timeless beauty, of which "officially" 400 examples were produced until 1951.

Today, it is thought that fewer than ten examples of the Fiat 1100 ES Coupé Pinin Farina remain in the world. The model we are presenting at auction today has a quite remarkable history. Chassis no. 500435 left the production line at Lingotto in Turin on 5 June 1950. It was sent to the Carrozzeria Pinin Farina on 5 September before returning to Lingotto for pre-delivery testing. It was then dispatched to the Fiat dealer in Bolzano in north-east Italy, but it evidently did not find a buyer there, as

it returned to Turin at the start of 1951, before finally being sent to Morocco on 5 March, to the Afric Auto garage in Casablanca. Only then was it registered for the first time, never having had Italian plates beforehand. Its first owner, however, was very much an Italian, one Noé Cecchetti. Did he drive it in the 6th Morocco Rally that same year? Or had he already sold it to Albert Manarino, who competed in the Casablanca 12 Hours race in 1952? Based on the information supplied by his friend and mentor Yves Joseph, a discerning collector, the car's current owner, a Frenchman living in Morocco, discovered

it in the mid-1980s. The Fiat had been protected from bad weather and damp in the underground car park of a building in Casablanca, but the local children had used it as their playground! Despite this, the car is complete and "matching numbers", except for the windows and the wheel trims specific to the model. Undaunted by the work that lay ahead, its owner began to restore it in the mid-1990s, the work extending over 15 years. It should be said that its owner was anything but a beginner, but he lacked the time needed. In his hands, the entire body, chassis and engine were restored. Once the restoration

was finished, the car was displayed at the 5th edition of the Gentleman Drivers Awards in Marrakesh in 2017. On this occasion, it received an award from the hands of Paolo Pininfarina himself! An exceedingly rare model, eligible for the Mille Miglia and many other top events, fewer than ten are thought to survive. Beautiful, unusual, "matching numbers" and with a clear history, there can be no doubt that this car is a wonderful discovery ...

Même propriétaire depuis 1964
Rarissime D'Yrsan Course
Matching numbers

Carte grise française normale
Châssis : 2815 - Moteur : 2519

*Same owners since 1964
Extremely rare racing d'Yrsan
Matching numbers*

*French registration
Chassis number: 2815 - Engine number: 2519*

45 000 / 65 000 €



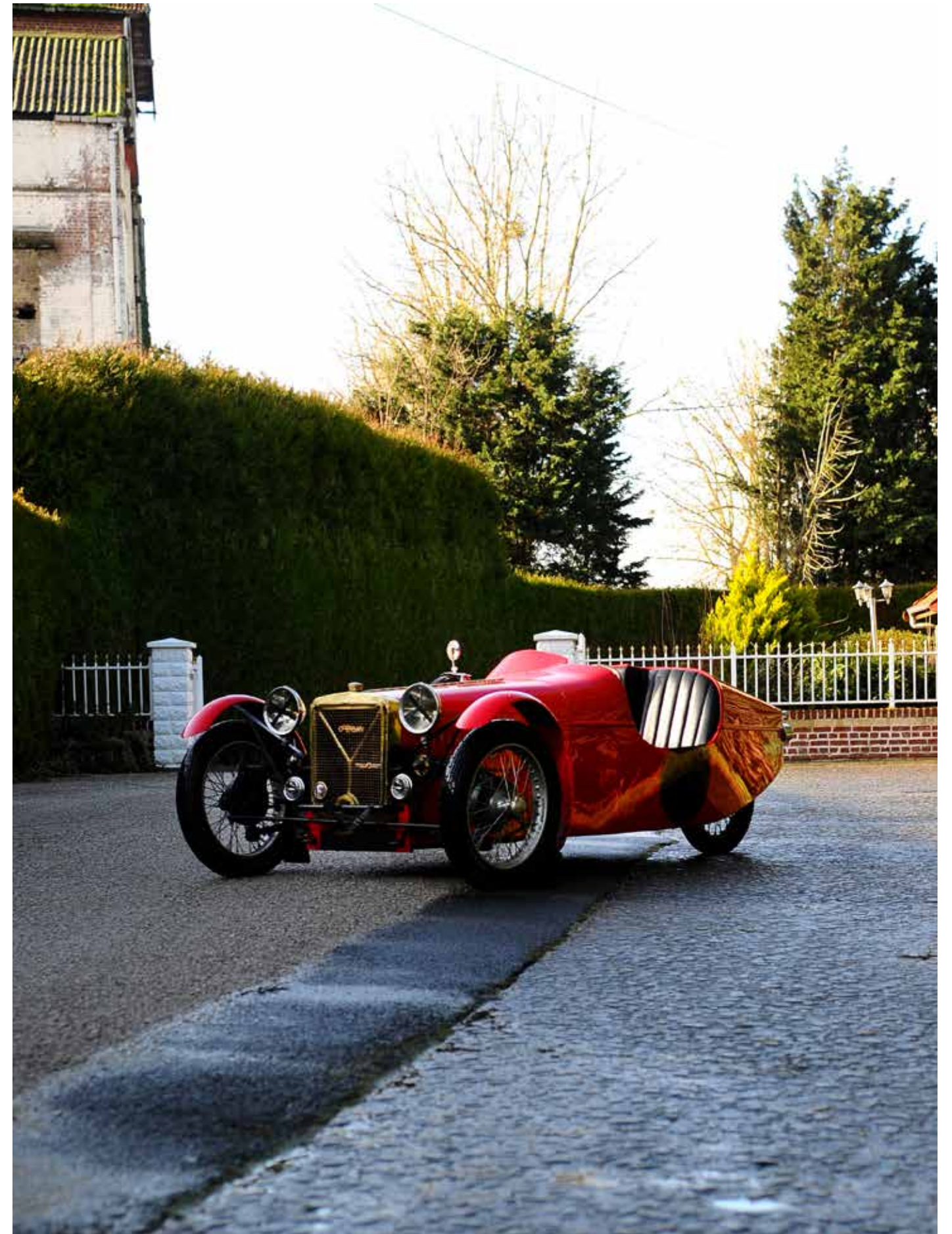
1923 D'YRSAN

Course

Ephémère, mais ayant marquée les esprits, la marque d'Yrsan aura construit plus de 500 voitures de sport à trois roues en seulement trois ans. Raymond de Siran de Cavannac est un constructeur de motos de course à moteur Blackburne et souhaite au début des années 20 construire des cyclecars à la mode anglaise. Il souhaite se rapprocher de Sandford mais sans succès, le mariage espéré échoue. Il entreprend de conce-

voir alors seul sa première automobile et en trois mois seulement il sort de ses ateliers un engin très inspiré des Sandford. Le moteur est un Ruby, la suspension aux roues indépendantes et une roue arrière amovible (révolutionnaire). Siran confiera le volant au pilote journaliste René Krebs son auto spécialement préparée pour courir en 1100 cm³, en 1924. Krebs s'adjuge alors la première place au Paris – Les Pyrénées – Paris et commence à faire parler de cette

marque étonnante. Marc Chauvière sur la route d'Arpajon au sud de Paris sera chronométré à 124,18 km/h alors qu'un Sandford atteindra « seulement » 122 km/h. Nous sommes alors en 1924 et Krebs s'engage avec son d'Yrsan en Angleterre à la course de Brooklands. Une quarantaine de Morgan sont au départ et le pilote français s'impose ! Dès lors la presse Britannique se passionne pour cette auto inconnue. Les journalistes anglais découvrent une



voiture au confort incroyable pour l'époque et capable de tenir des moyennes routières très élevées. La première apparition d'un d'Yrsan lors d'une épreuve d'endurance britannique, les fameux trials, fut le London-Land's End. Le trial Londres-Edinbourg de 24 heures sous une pluie battante où la solidité du d'Yrsan ne pouvait plus être mise en doute, fut récompensé par une médaille d'or à Londres. Monsieur Raymond de Siran rajoutait : « si les d'Yrsan furent pour moi une catastrophe financière en sport et en tourisme, en course ce fut merveilleux ! Aussi je ne regrette rien de ces belles et ardentes années de jouissance éprouvée à leur volant ! ».

Le cyclecar D'Yrsan DS que nous vous présentons est un modèle « course » à l'histoire étonnante car il est entre les mains des mêmes propriétaires depuis 1964. Monsieur et Madame G achètent la voiture à une cafetière dans le nord de la France. La voiture est en mauvais état mais roulante et semble avoir connue une vie tumultueuse... La propriétaire restant alors muette quant à son historique. Mais il semblerait que la voiture appartenait à son père alors décédé. Le d'Yrsan est de couleur bleu et possède encore son bloc moteur d'origine DS 1100 cm3 n° 2519. La restauration est étalée sur 10 ans, Monsieur et Madame G étant très occupés par leurs activités. Elle sera par la

suite très souvent utilisée pour des sorties entre amis dans le nord de la France. La restauration étant ancienne, la voiture présente une ravissante patine mais fonctionne à merveille. La mécanique fut refaite dans les années 90 à Rouen. Essayer une telle machine est une expérience unique que tout amoureux de l'automobile doit vivre ! Très rare sont les d'Yrsan à vendre et d'après certains ouvrages et recherches seulement 533 voitures furent construites, dont 10 Très sport, 490 Très sport BS, 30 surbaissés DS et seulement 3 châssis course. C'est ici une chance unique d'acquérir un d'Yrsan, qui plus est en bon état et parfaitement conforme à l'origine.

the British press became passionate about this unknown car. The English journalists discovered a car with incredible comfort for the time and capable of holding very high road speeds. The first appearance of a d'Yrsan during a British endurance race, the famous trials, was the London-Land's End. The 24-hour London-Edinburgh trial in pouring rain, where the solidity of the d'Yrsan could no longer be doubted, was rewarded with a gold medal in London. Mr Raymond de Siran added: «If the d'Yrsan was for me a financial disaster in sport and tourism, it was wonderful in the race! So I do not regret anything of these beautiful and ardent years and the enjoyment I experienced at their wheel! ».

The D'Yrsan DS cyclecar that we are presenting here is a racing model "course" with an astonishing history because it has been in the hands of the same owners since 1964. Mr. and Mrs. G bought the car at a coffee shop in the north of France. The car is in

poor condition but is still running and seems to have lived a tumultuous life. The owner is then silent about its history, but it seems that it was her late father's car at the time. The D'Yrsan is blue and still has its original DS 1100 cc engine block n° 2519. The restoration is spread over 10 years, Mr and Mrs G being very busy with their activities. The car will be very often used for runs with friends in the north of France. The restoration being old, the car has a lovely patina but works perfectly. The mechanics were redone in the 90's in Rouen. Trying such a machine is a unique experience that every car lover must live! Very rare are the d'Yrsan for sale and according to some books and research only 533 cars were built, including 10 very sport, 490 very sport BS, 30 lowered DS and only 3 racing chassis. This is a unique chance to acquire a d'Yrsan, which is in good condition and perfectly conform to the original.



Ephemeral, but having made its mark, the d'Yrsan brand will have built more than 500 three-wheeled sports cars in just three years. Raymond de Siran de Cavannac is a manufacturer of Blackburne motor racing motorcycles and in the early 1920s wanted to build English style cyclecars. He wants to get closer to Sandford but without success, the hoped-for marriage

fails. He started to design his first car by himself and in only three months he produced a machine inspired by the Sandfords. The engine is a Ruby, the suspension with independent wheels and a removable rear wheel (revolutionary). Siran will entrust the steering wheel to the pilot journalist René Krebs his car specially prepared to race in 1100 cc, in 1924. Krebs then wins the first

place in Paris - Les Pyrénées - Paris and starts to make talk about this amazing brand. Marc Chauvière on the road to Arpajon south of Paris will be timed at 124.18 km/h while a Sandford will reach «only» 122 km/h. We are then in 1924 and Krebs enters with his D'Yrsan in England at the Brooklands race. About forty Morgan are at the start and the French driver wins the race! From then on,



Véritable rareté
Lauréate du Concours d'Élégance
des 80th ans de la Traction
Historique suivi

Titre de circulation finlandais
Châssis : 115371

*Real rarity
Winner of the Competition of Elegance
for the 80th anniversary of the Traction
Crystal clear history*

*Finnish registration papers
Chassis number: 115371*

90 000 / 120 000 €



Citroën TRACTION

1936 **11A** faux cabriolet

Dans les collections de Traction Avant, les modèles d'avant 1940 retiennent l'attention, les Cabriolets roadsters font figure de rareté, quant aux Coupés Faux-cabriolets ils représentent un vrai privilège, parmi lesquels la version 'large' sur base de 11 Normale, est carrément une icône, que seuls une petite vingtaine d'avisés Citroënistes au monde peuvent avoir la fierté de posséder aujourd'hui.

L'histoire de la Traction Avant est bien connue. La genèse tourmentée de la 7 et son lan-

cement non moins chaotique aussi, pour finalement arriver à ce Salon d'octobre 1934 où une gamme complète de modèles galvanise les regards sur le stand Citroën. En quelques mois le constructeur est arrivé à constituer un catalogue varié de modèles à partir d'une même conception et d'une même mécanique. Depuis les 7, les 11 Légère, les 11 Normale à empattement normal et empattement long, il y avait de quoi satisfaire une large clientèle. Dans les années 30 la plupart des constructeurs déclinaient leurs berlines

en cabriolets et parfois en coupés, souvent appelés 'Faux-cabriolets' dans la terminologie de l'époque. Citroën ne déroge pas à la règle et offre aussi bien en 7C, qu'en 11AL ou en 11A ces deux versions de loisirs. De tous les horizons, on ne cesse d'admirer le style de ces Traction à deux portes ; si l'on doit les lignes fondamentales de la Traction à Raoul Cuienet, toute la finesse de ses traits sort des mains du styliste Flaminio Bertoni. Enfin pour passer à l'industrialisation, il reste un pas à franchir, il est confié au talent de Pierre Daninos.



Assurément le style représente le point fort de ces voitures. L'avant très élancé, la calandre emblématique, le regard perçant, sont communs avec la berline. Mais au niveau du pare-brise si l'on suit la ligne de caisse, elle file jusqu'à une poupe arrondie comme la bulle de l'habitacle, elle s'évase en un jeu de subtiles contre-courbes et la roue de secours inclinée forme l'habillage du volume arrière. De profil, une large porte à la fenêtre plutôt ovale donne accès à un habitacle intime dans lequel le conducteur retrouve toutes les qualités routières de la Traction Avant. D'un charme évident sur les 7 et 11 Légère, ce dessin prend une expression encore plus assise sur la 11A au point d'offrir des angles dignes d'une sculpture classique. Mais curieusement les Coupés Traction ne rencontreront pas à l'époque le succès de la version décapotable. Ils ne sont produits que quatre ans (38 unités de 11A en 1936) et souvent mal conservés,

ce qui explique leur grande rareté (3 unités recensées dans le millésime). La voiture que nous présentons possède une histoire intéressante et connue depuis une cinquantaine d'années. Si sa période de jeunesse est perdue dans les couloirs du temps, on la trouve à la fin des années 1970 dans le Val d'Oise et en triste état, mais heureusement conservée à l'abri. Un grand amateur de Citroën dans l'Orne en a connaissance et parvient à l'acquérir en 1987 ; commence alors une longue mais positive période de résurrection pour cette belle auto. Les fondations en très mauvais état ont justifié des interventions en profondeur sur la structure, seul moyen de sauver l'auto, un travail remarquablement exécuté par un professionnel réputé dans le milieu Traction et DS. Toujours est-il que Monsieur D. dans l'Orne n'ira pas jusqu'au bout de son entreprise et finira par céder le Coupé à un autre Citroëniste

passionné, son propriétaire actuel, en 1999. La résurrection reprend, mais sur de bonnes bases cette fois et la voiture entre dans une phase de restauration de haut niveau. Carrosserie, peinture, sellerie, mécanique, tout est fait à fond. Elle a d'ailleurs été exposée à Rétromobile en cours de restauration. C'est à ce moment qu'elle trouve cette superbe robe amarante qui valorise ses galbes et lui donne toute sa classe.

Après quelques années de bonheur dans l'Hexagone, elle suit son propriétaire en Finlande, revient un moment en France pour participer aux 80 ans de la Traction à La Ferté Vidame, où elle remporte notamment le Premier Prix du Concours d'Élégance. Après un nouveau séjour en Finlande où elle roule régulièrement mais surtout l'été, la voici de nouveau dans son pays d'origine.

range of models galvanizes the eyes on the Citroën stand. In a few months, the manufacturer managed to build a varied catalogue of models based on the same design and mechanics. Since the 7, the 11 Light, the 11 Normal with normal and long wheelbase, there was enough to satisfy a large clientele. In the 1930s, most manufacturers used to convert their sedans into convertibles and sometimes coupe cars, often referred to as «faux-cabriolets» in the terminology of the time. Citroën is no exception and offers these two leisure versions in 7C, 11AL and 11A. From all horizons, one never ceases to admire the style of these two-door Traction; if one owes the fundamental lines of the Traction to Raoul Cuinet, all the finesse of its features comes from the hands of the designer Flaminio Bertoni. Finally, to move on to industrialization, there is still a step to take, it is entrusted to the talent of Pierre Daninos.

Certainly the style is the strong point of these cars. The very slender front, the iconic grille and the piercing look are common to the sedan. But at the level of the windscreen if you follow the body line, it spins to a rounded stern like the cockpit bubble, it widens into a set of subtle counter-curves and the inclined spare wheel forms the rear volume trim. In profile, a wide door with a rather oval window gives access to an intimate passenger compartment in which the driver can find all the road qualities of the Traction Avant. With an obvious

charm on the 7 and 11 Légère, this design takes on an even more expressive look on the 11A to the point of offering angles worthy of a classic sculpture. But strangely enough, the Traction Coupés did not meet the success of the convertible version at the time. They are produced only four years (38 units of 11A in 1936) and are often poorly preserved, which explains their great rarity (3 units recorded in the vintage).

The car we are presenting has an interesting history that has been known for about fifty years. If its youthful period is lost in the corridors of time, it was found in the late 1970s in the Val d'Oise and in a sad state, but fortunately preserved under cover. A great Citroën enthusiast in the Orne knew about it and managed to acquire it in 1987; a long but positive period of resurrection began for this beautiful car. The foundations in very poor condition justified in-depth interventions on the structure, the only way to save the car, a work remarkably carried out by a renowned professional in the Traction and DS field. Nevertheless, Mr. D. in Orne did not complete his business and eventually sold the Coupé to another passionate Citroënist, its current owner, in 1999. The resurrection resumed, but on a good basis this time and the car entered a phase of high-level restoration. Bodywork, painting, upholstery, mechanics, everything is done thoroughly. It has also been exposed to Rétromobile during restoration. It is at this



moment that she finds this superb amaranth dress that enhances her curves and gives her all her class. After a few years of happiness in France, she follows her owner to Finland, returns for a while to France to participate in the 80th anniversary of the Traction à La Ferté Vidame, where she notably wins the First Prize in the Concours d'Élégance. After a new stay in Finland where she drives regularly but especially in the summer, here she is again in her country of origin.



In the Traction Avant collections, the models from before 1940 attract attention, the roadster Cabriolets are rare, while the False Cabriolets represent a real privilege,

among which the «wide» version based on 11 Normale, is simply an icon, which only a few twenty Citroën experts in the world can be proud to own today.

The history of Front Wheel Drive is well known. The tormented genesis of the 7 and its no less chaotic launch also, to finally arrive at this October 1934 Motor Show where a complete



Version 280 SE recherchée
Belle présentation
Boîte de vitesses mécanique

*Desired 280 SE version
Nicely presented
Mechanic gearbox*

90 000 / 120 000 €

Carte grise française
Châssis : 111025-10-001616

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



MERCEDES-BENZ

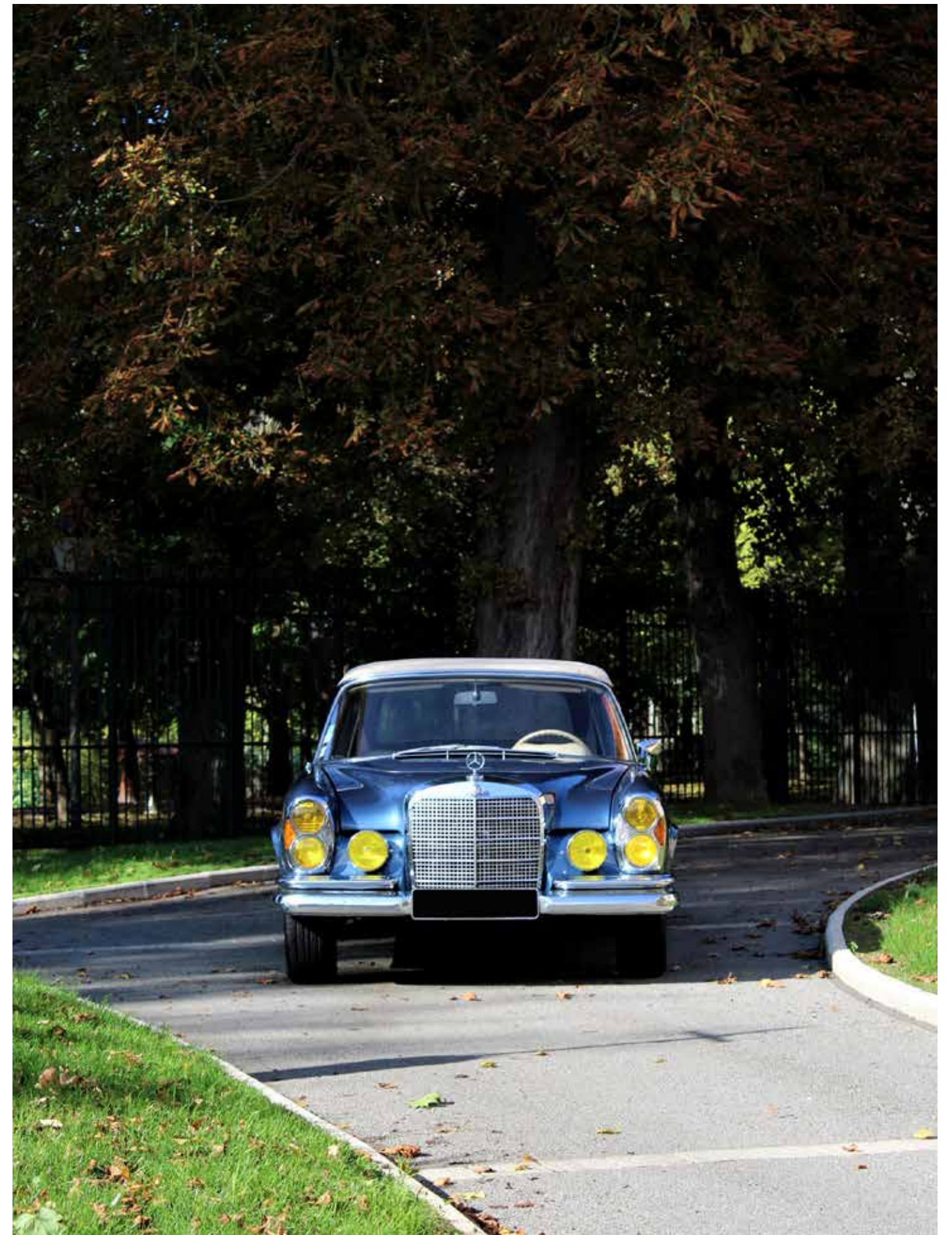
1968

280 SE Cabriolet

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. Courant 2019, 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 qu'il apprécie conduire sur les bords du bassin d'Arcachon. Mécaniquement, le moteur révisé démarre au quart de tour et tourne rond. A son volant nous apprécions la facilité d'utilisation de cet imposant cabriolet qui ne demande qu'à reprendre la route à l'arrivée du Printemps.

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. At the wheel, we appreciate to drive this imposing cabriolet, which is just waiting to be driven under the sun.



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 Philippines. 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

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

Carte grise française de collection
Châssis : A810934DN

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

*French registration papers (as a historic vehicle)
Chassis number: A810934DN*

70 000 / 90 000 €



Jaguar 1955

XK 140

SE  ROADSTER

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 biellettes, 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 !

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!



L 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



Très belle combinaison de couleurs d'origine
Intégralement restaurée
Parfait état de fonctionnement

*Very nice combination of original colours
Fully restored
Perfect working condition*

60 000 / 80 000 €

Carte grise française
Châssis : AR-378160

*French registration papers
Chassis number: AR-378160*



1964 ALFA ROMEO Giulia

SPIDER 1600

Au début des années 50, la marque au Biscione entame une nouvelle ère avec la production de la Giulietta, qui incarne une relative démocratisation de ses modèles. En 1962 apparaît le Spider Giulia 1600. Esthétiquement et techniquement proche de son prédécesseur la Giulietta Spider, il se différencie par son capot intégrant une prise d'air surlignée d'un jonc chromé qui abrite

désormais le moteur de la nouvelle Giulia Ti. A savoir un quatre cylindres de 1570 cm³ alimenté par un carburateur double corps de type Solex 32 PAIA 5 développant 92 chevaux à 6200 tours/min qui permet davantage de souplesse et de fiabilité, ainsi qu'une vitesse de pointe de 172 km/h. Autre nouveauté, sa boîte de vitesse à cinq rapports dotés de synchros Porsche qui lui confèrent un agrément rare à l'époque.

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



Le modèle présenté est un Spider 1600 immatriculé pour la première fois en France en juin 1963 avec sa configuration de couleurs actuelle qui la distingue des plus communes Giulia rouges ou blanches. Après avoir passé l'intégralité de sa vie en France, c'est un passionné hollandais qui en fait l'acquisition dans la région de Strasbourg en 2008. Stockée au sec dans une grange, la voiture est alors complète mais nécessite une restauration intégrale. C'est ainsi que son nouveau propriétaire débute un long et minutieux travail de restauration avec mise

à nue de la caisse, dépose et réfection du moteur, de la boîte de vitesses, des trains roulants et de son intérieur... Après près de deux années de travail illustrées par un dossier de 170 photos, la Giulia Spider est en état neuf et prête à reprendre la route. Sa teinte d'origine AR-323 Farina Blue est superbe et se marie à merveille avec son intérieur en skaï rouge. C'est en 2015 que son actuel propriétaire la rapatrie en France sur les bords du bassin d'Arcachon. Gardée bien au chaud l'hiver, son propriétaire par ailleurs Gentleman Driver de talent

apprécie se retrouver au volant de son Alfa. Parfaitement entretenue, il effectuera près de 10 000 km à son volant, dont un périple sous le soleil de Toscane l'été dernier. L'Alfa Romeo Giulia Spider 1600 s'inscrit comme l'une des plus séduisantes sportives de la marque et incarne à merveille la dolce vita d'après-guerre. Son parfait état de fonctionnement permettra assurément à son acquéreur de profiter sans tarder de l'arrivée des beaux jours.

exceptionally pleasant to use for its time. Finally, the drum brakes were replaced with discs as standard from 1964. The interior meanwhile retained its charm, with the metal dashboard painted to match the body, three round dials, a floor-mounted gearchange and high-quality leather seats. 9250 units of the Giulia Spider 1600 were produced, before it was replaced in 1966 by the Spider Duetto.

engine, gearbox, running gear and interior being removed and rebuilt... After nearly two years of work illustrated by a file of 170 photos, the Giulia Spider is in new condition and ready to hit the road again. Its original AR-323 Farina Blue colour is superb and goes perfectly with its red leatherette interior. It is in 2015 that its current owner repatriates it in France on the edges of the Arcachon Bay. Kept warm in winter, its owner is also a talented Gentleman Driver who likes to be at the wheel of his Alfa. Perfectly maintained, it will cover nearly 10,000 km at the wheel, including a trip under the sun of Tuscany last summer. The Alfa Romeo Giulia Spider 1600 is one of the brand's most seductive sports cars and is the perfect embodiment of post-war dolce vita. Its perfect working order will certainly allow its purchaser to enjoy the arrival of the good weather without delay.

The model presented is a Spider 1600 registered for the first time in France in June 1963 with its current color configuration which distinguishes it from the more common red or white Giulia. After having spent his whole life in France, it is a Dutch enthusiast who acquired it in the Strasbourg area in 2008. Stored dry in a barn, the car is then complete but needs a complete restoration. So its new owner starts a long and meticulous restoration work : bodywork being stripped bare, the



At the start of the 1950s, the marque bearing the serpent of Milan entered into a new era. In 1962, the Spider Giulia 1600 made its debut. Similar mechanically and in appearance to

its predecessor the Giulietta Spider, it had a different bonnet with an air intake with chrome trim, under which lay the engine of the new Giulia Ti. This was a four-cylinder 1570cc unit, fed by a Solex 32 PAIA 5

twin-barrel carburettor and developing 92bhp at 6200rpm: it promised greater flexibility and reliability and a top speed of 107mph. Its five-speed gearbox with Porsche synchromesh was also new and was



Matching numbers
Entretien rigoureux
Bel état général

Carte grise française de collection
Châssis : 215933

Matching numbers
Rigorous maintenance
Nice general condition

French car registration (as a historic vehicle)
Chassis number: 215933

60 000 / 80 000 €

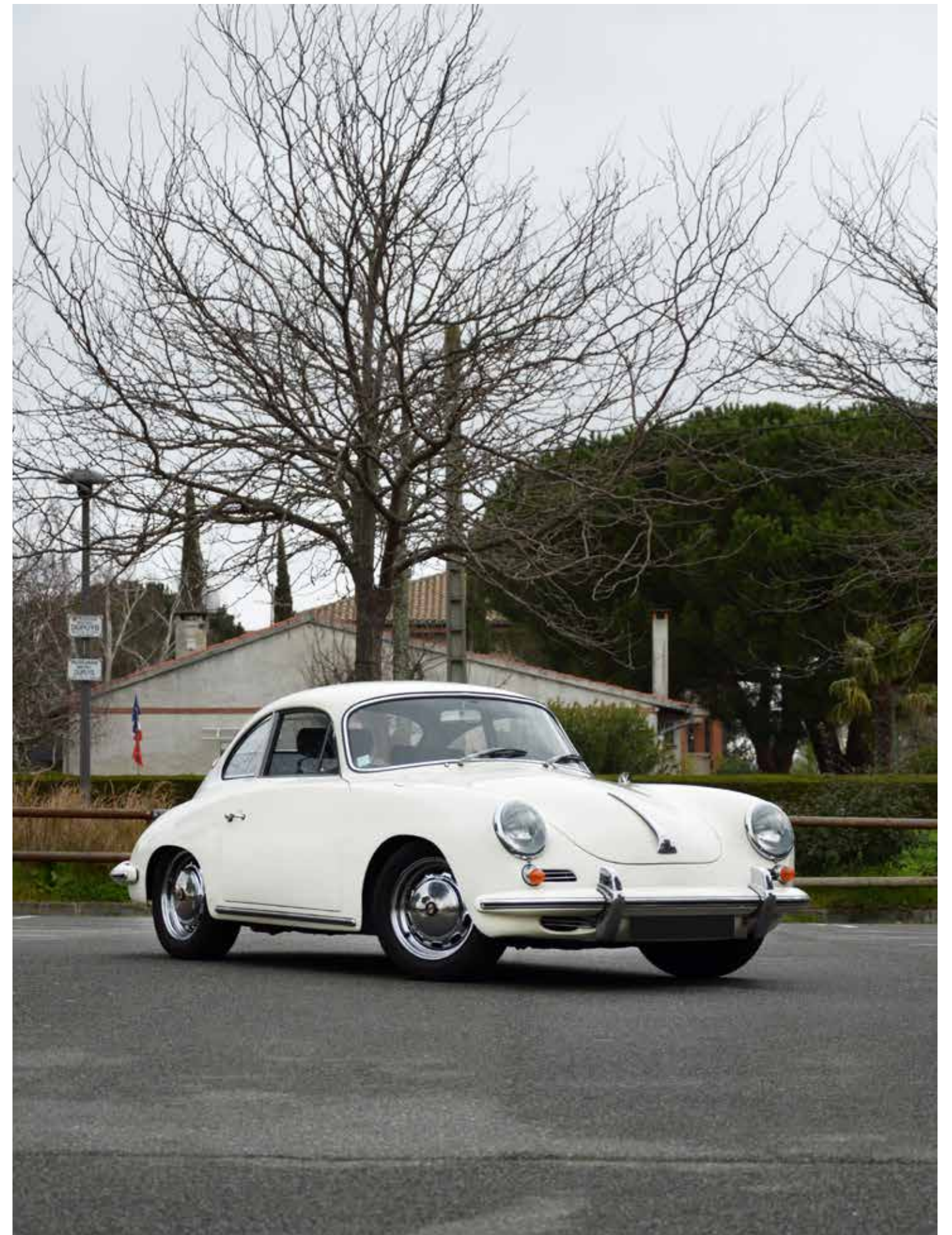


Porsche 1964 **356** 1600 SC

La Porsche 356 n'est rien de moins que le premier modèle produit par la marque allemande. Il a été imaginé pendant la Seconde Guerre mondiale par Ferry Porsche sur les bases mécaniques de la Volkswagen Coccinelle par souci d'économie et dessiné par Erwin Komenda, alors tous deux expatriés en Autriche à Gmünd. C'est dans cette ville qu'en 1948 le premier prototype et une première série de 356 sont fabriqués. Puis, la totalité de

la production déménagera à Stuttgart en 1950. Baptisée pré-A, la première série se révèle aussitôt un succès commercial aux Etats-Unis. Notamment auprès des acteurs hollywoodiens, à commencer par James Dean qui deviendra malgré lui une icône de la marque. Fabriquée jusqu'en 1955, la 356 pré-A propose son moteur quatre-cylindres à plat en trois cylindrées (1 100, 1 300 et 1 500 cm³) et les déclinaisons Coupé, Cabriolet et Speedster qui seront

reprises sur les versions ultérieures. Puis, elle cède sa place à la 356 A, largement modifiée et proposée avec cinq motorisations dont trois 1 600 cm³. En 1960, la 356 A est remplacée par la 356 B (T5) entièrement repensée. Sa puissance s'étend de 60 chevaux pour la 356 B 1600 à 140 chevaux pour la 356 B 2000 GS-GT Carrera 2. La série B se distingue également de sa devancière par son pare-chocs avant au positionnement plus élevé d'environ dix



centimètres équipé de butoirs de pare-chocs élargis, ainsi que par des phares positionnés plus haut. Avec la BT6 sortie en 1962, la 356 B se voit dotée d'un capot avant s'élargissant nettement vers le bas, ainsi que d'une trappe de réservoir située dans l'aile avant droite. L'ultime version, la 356 C millésime 1964, ne recevra pas de modification sur sa carrosserie, mécaniquement l'arrivée de 4 freins à disque constitue la principale évolution.

Vendue neuve en Californie à la fin de l'année 1963, notre 356 1600 SC carrosserie Karmann arrive en France en 2009. Elle a été entièrement restaurée il y a plusieurs années, sa peinture crème est associée à une sellerie noire et moquettes grises. Son actuel propriétaire en fait l'acquisition en 2011, un an plus tard, il participera au Tour Auto et terminera 8ème de la catégorie régularité. Depuis la voiture a été entretenue rigoureusement, son moteur et

sa boîte de vitesses ont subi une réfection complète en 2016. Notre 356 a parcouru un peu plus de 5 000 km depuis. Elle se trouve aujourd'hui dans un bon état cosmétique et son essai routier nous a donné entière satisfaction. Proposée lors de notre vente aujourd'hui à une estimation attractive, notre exemplaire matching numbers saura séduire les amateurs du modèle.

brand in spite of himself. Manufactured until 1955, the 356 pre-A offered its four-cylinder flatbed engine in three sizes (1,100, 1,300 and 1,500 cc) and the Coupé, Cabriolet and Speedster versions that would be used in later versions. It then gave way to the 356 A, which was extensively modified and offered with five engines, including three 1,600 cc engines. In 1960, the 356 A was replaced by the completely redesigned 356 B (T5). Its power ranges from 60 hp for the 356 B 1600 to 140 hp for the 356 B 2000 GS-GT Carrera 2. The B-Series also differs from its predecessor by its front bumper, which is about ten centimetres higher and equipped with wider bumper stops, as well as by higher-positioned headlights. With the BT6 released in 1962, the 356 B was equipped with a front bonnet that widened significantly downwards, as well as a fuel filler flap in the right front fender. The ultimate

version, the 1964 356 C, will not receive any modification on its body, mechanically the arrival of 4 disc brakes is the main evolution.

Sold new in California at the end of 1963, our 356 1600 SC bodywork Karmann arrives in France in 2009. It has been fully restored several years ago, its cream paint is associated with black upholstery and grey carpets. Its current owner bought it in 2011, one year later, it will participate in the Tour Auto and will finish 8th in the regularity category. Since then, the car has been rigorously maintained, its engine and gearbox were completely overhauled in 2016. Our 356 has covered just over 5,000 km since then. It is now in good cosmetic condition and we were completely satisfied with its road test. Offered for sale at an attractive estimate, our matching numbers will seduce fans of the model.



The Porsche 356 is nothing less than the first model produced by the German brand. It was imagined during the Second World War by Ferry Porsche on the mechanical basis of the Volkswagen Beetle

for reasons of economy and designed by Erwin Komenda, then both expatriates in Austria in Gmünd. The first prototype and a first series of 356 cars were produced in Gmünd in 1948. The entire production

moved to Stuttgart in 1950. Called pre-A, the first series immediately proved a commercial success in the United States. In particular with Hollywood actors, starting with James Dean who became an icon of the

Depuis 1981 dans la même famille
Origine France Sonauto
Moteur matching

Carte grise française
Châssis : 119300731

Completely restored
Substantial file of bills and restoration documents
Matching numbers

French registration papers
Chassis number: 119300731

100 000 / 120 000 €



PORSCHE 911 2.0 S

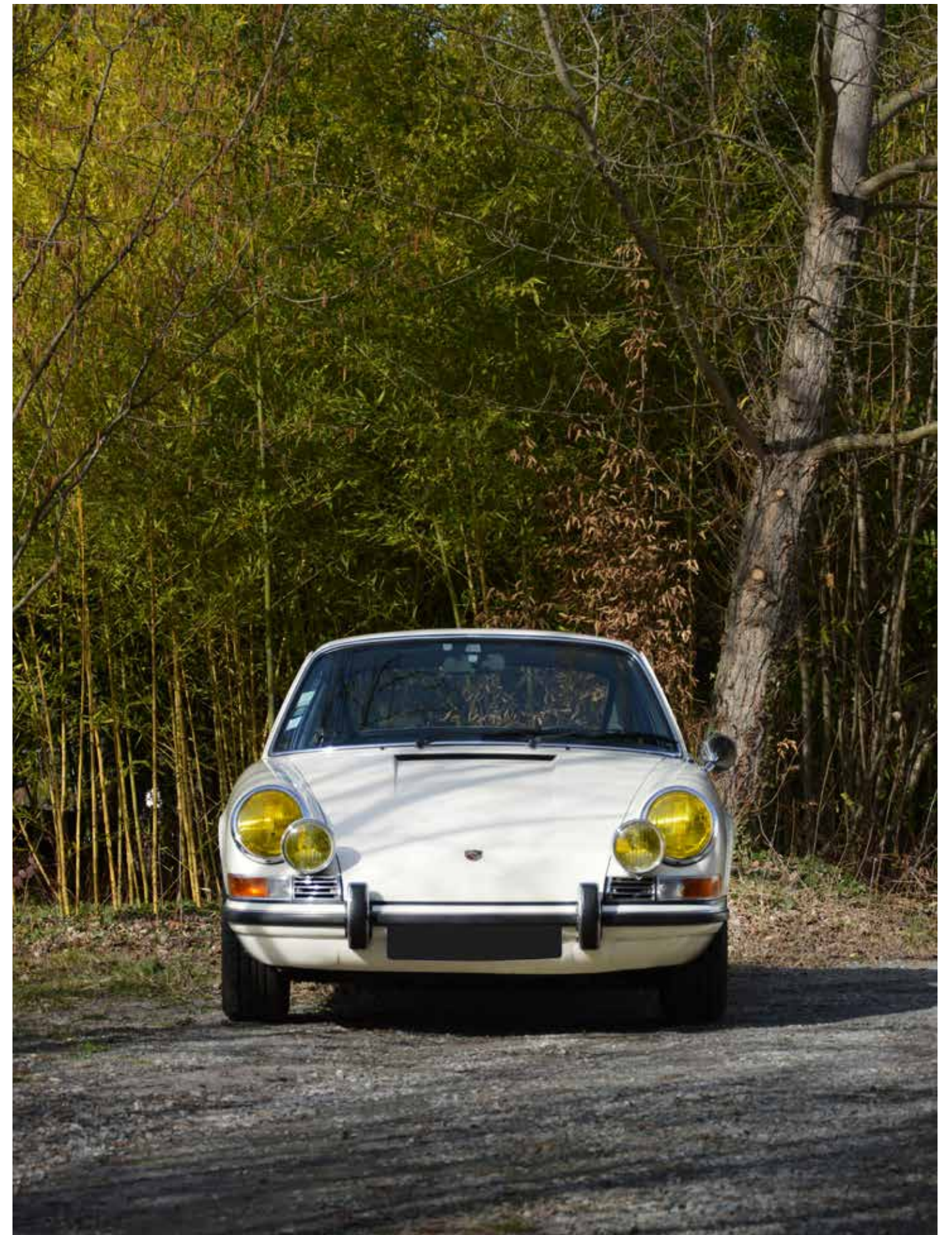
1968

coupé

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.



L'exemplaire que nous vous présentons dans ces pages fait partie des 1492 exemplaires de Porsche 911 2.0 S coupé fabriqués en 1968. Celui-ci fut immatriculé pour la première fois le 17 mars 1963 par l'importateur français exclusif Sonauto à Levallois. Elle est alors équipée du flat 6 de 1991 cm³ développant 170 ch à 6800 tr/min et se présente dans sa teinte Ivoire et son intérieur en similicuir noir, combinaison qu'elle arbore encore de nos jours. C'est en septembre 1981 que son deuxième propriétaire en fait l'acquisition et qu'elle rejoint sa collection installée dans sa propriété du Beaujolais. Il l'utilise autant qu'il

en a l'occasion et commencera à restaurer la mécanique en 1990 auprès du spécialiste Porsche-Mitsubishi Universal Cars à Lyon. Entre 1991 et 1993, il dépensera près de 80 000 francs justifiés dans l'important dossier de factures qui accompagne l'auto. Passionné de mécanique mais aussi extrêmement soigneux, son propriétaire entretient sa Porsche avec la plus grande attention et obtient en 2006 sa carte d'identité FIVA. Gentleman Driver à ses heures, il engage sa Porsche au Tour Auto 2006 puis à la Ronde du Ventoux 2009 et 2011. En 2018 près de 40 ans après avoir acheté sa chère 911, il participe au rallye de Paris et

décide finalement de céder la voiture à sa fille qui nous la confie à la vente aujourd'hui. En mars 2018, une révision intégrale de la mécanique est effectuée. Dépose moteur, boîte, réfection de la boîte, remplacement de l'embrayage, révision de l'allumage et de l'injection, trains roulants, révision du faisceau électrique, tout y passe, pour un montant total de 15 689 €. Française d'origine, équipée de son moteur d'origine, parfaitement documentée, certifiée par Porsche France et en très bon état de marche, cet exemplaire de 911 2.0 S est probablement l'un des plus authentiques connus sur le territoire à ce jour.

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 shown on these pages is one of the 1,492 examples of the Porsche 911 2.0 S coupé built in 1968. It was first registered on 17 March 1963 by the exclusive French importer Sonauto in Levallois. At that time, it was equipped with the 1991 cc flat 6 with 170 bhp at 6800 rpm and came in an Ivory colour and black leatherette interior, a combination that it still wears today. It was in September 1981 that its second owner acquired it and it joined his collection installed in his Beaujolais estate. He uses it as much as he can and starts restoring the mechanics in 1990 at the Porsche-Mitsubishi Universal Cars specialist in Lyon. Between 1991 and 1993, he will spend nearly 80,000 francs justified

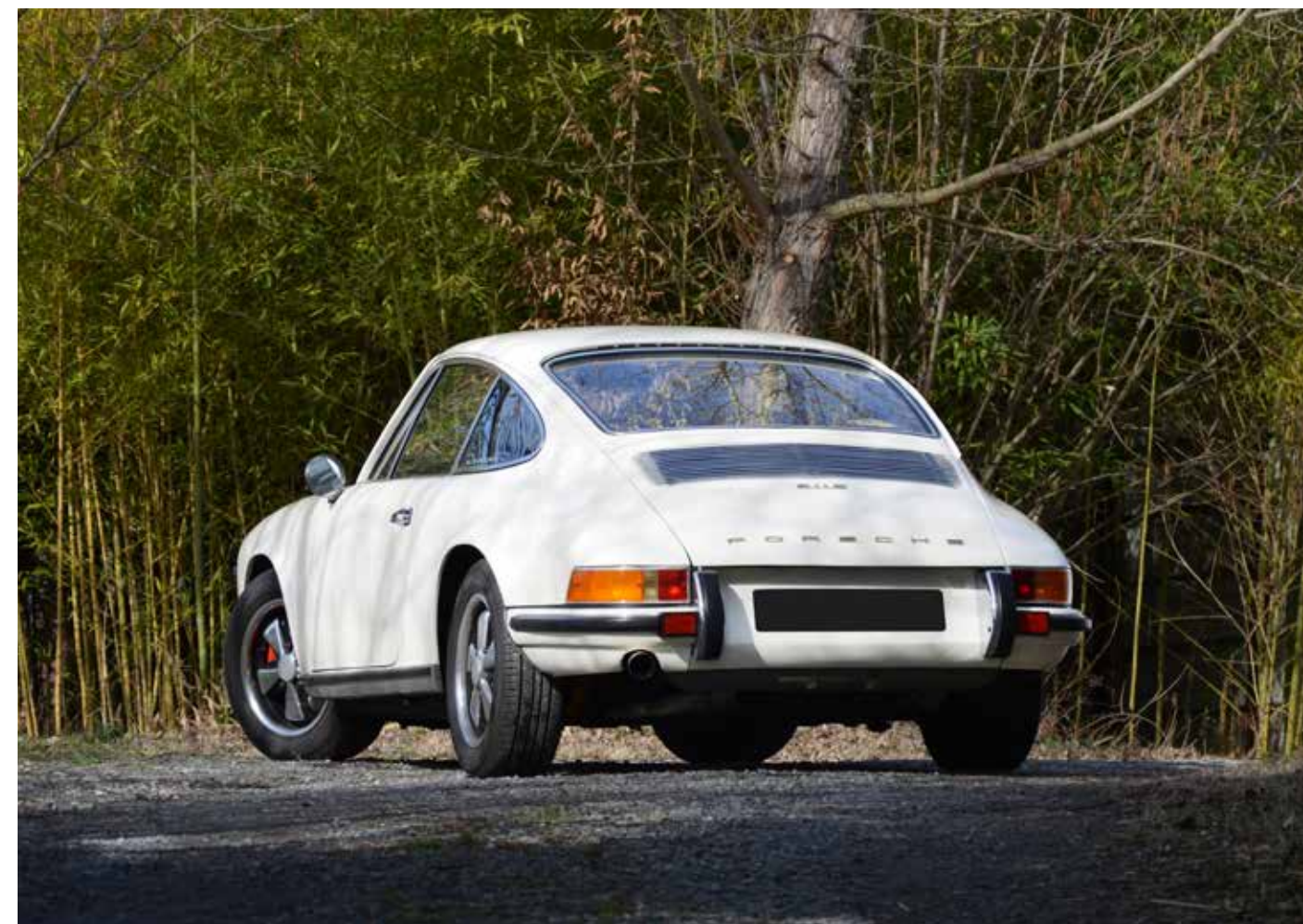
in the important file of invoices that comes with the car. Passionate about mechanics but also extremely careful, its owner maintains his Porsche with the utmost attention and in 2006 he obtains his FIVA identity card. Gentleman Driver in his spare time, he enters his Porsche in the Tour Auto 2006 and then in the Ronde du Ventoux 2009 and 2011. In 2018, almost 40 years after buying his beloved 911, he participates in the Paris Rally and finally decides to give the car to his daughter who entrusts it to us for sale today. In March 2018, a complete overhaul of the mechanics is carried out. Removal of the engine, gearbox, gearbox repair, replacement of the clutch, overhaul of the ignition and injection, running gear, overhaul of the electrical harness, everything goes through, for a total amount of 15 689 €. French original, equipped with its original engine, perfectly documented, certified by Porsche France and in very good working order, this 911 2.0 S car is probably one of the most authentic known on the territory to this day.



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

carburetors. 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, 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



Voiture mythique encore équipée de son moteur du Mans 1977 !
Historique limpide et restauration intelligente en 2018 chez Equipe Europe
Dans les mains de son premier et unique propriétaire/pilote pendant 40 ans
Déjà inscrite au Mans Classis 2020
Unique, belle et performante

*Legendary car still equipped with its 1977
Le Mans engine !
Clear history and great restoration in 2018
by Equipe Europe
In the hands of its first and only owner/pilot
for 40 years
Already registered for Le Mans Classis 2020
High performance, unique and beautiful*

300 000 / 400 000 €



1974 Alpine A310 v6

«POISSON DIEPPOIS»

L'unique Alpine A310 V6 des 24 Heures du Mans 1977 et 1978

Peu de voitures peuvent se vanter d'être célèbres par leur livrée, leur palmarès, leur histoire, leur performance ou encore leur rareté. L'Alpine A310 V6 que nous avons l'honneur de présenter aux enchères aujourd'hui est de celles-ci !

Aux prémices de l'histoire :

Débutant sa vie comme le premier prototype usine A310 V6, l'illustre pilote Mauro Bianchi participa à sa mise au point. En effet, en 1974 l'A310 apparaît comme sous

motorisée, il est donc décidé par Alpine d'y installer un moteur prototype, mis au point par une nouvelle équipe de jeunes ingénieurs de l'usine Renault Gordini de Viry Châtillon. Partant du bloc moteur du V6 PRV, les ingénieurs vont mettre au point un moteur 2,8 litres très léger à injection Lucas, avec des culasses spécifiques et une distribution typée compétition développant 300cv, soit le double d'un PRV ! Boîte de vitesse ZF provenant des prototypes A210 du Mans et caisse allégée de

310 1600, complètent l'ensemble. Ainsi équipée elle est dévolue à Mauro Bianchi, pilote et metteur au point de la marque de Dieppe. Dès les premiers tours de roues à l'hiver 74/75 sur le circuit de Dijon, l'auto s'avère ultra performante au point de tourner 3 secondes plus vite que les meilleures GT du moment! Les résultats sont là mais les budgets sont trop importants, Renault décide alors d'arrêter le projet et remise ce prototype usine dans un coin du service compétition...

Un homme :

Nous sommes en 1975 lorsqu'un inspecteur technique au service après-vente de la marque de Dieppe découvre le prototype, remis bien à l'abri des regards. Dénommé Bernard Decure, il parvient grâce à l'aide de Mauro Bianchi à en faire l'acquisition le 14 avril 1976, mais sans son moteur « Boudy ZGS1 » qui était retourné à Viry Châtillon. Pilote reconnu sur circuit et en courses de côtes au volant d'un prototype de berlinette Gr.5 lors des saisons 75 et 76, il n'a qu'un seul objectif, présenter la voiture aux 24 Heures du Mans...

Une livrée haute en couleur pour une course de légende :

Comme tous les pilotes privés, seul un sponsor permettra à Bernard Decure d'avoir « les moyens de ses ambitions ». Sans aller bien loin, c'est à la Chambre de Commerce gestionnaire du port de pêche qu'il trouvera son financement en échange de la promotion du poisson pêché dans ce port réputé avec le slogan « Poisson Dieppois, Poisson de Choix » : celui-ci donnera définitivement son appellation à l'Alpine A310 prévue pour le Mans 1977 !

Les 24 Heures du Mans 1977 :

Aidé par des passionnés travaillant chez Alpine, l'auto est préparée conformément au règlement de la catégorie GTP des 24 Heures. Le kit carrosserie du prototype fut remplacé par le kit ailes larges « groupe 5 » déjà vu depuis la fin 1976 sur la 310 de rallye mise au point pour Fréguelin et qui devait être championne de France en 1977. Un gros aileron et un bouclier complètent l'aérodynamique de la voiture. Cette carrosserie, particulièrement belle et agressive, permettra de monter des jantes très larges à écrou central, mises au point spécialement par Camille



GOTTI pour Bernard Decure. De même, le freinage fut profondément modifié avec des disques ventilés de Citroën CX et des pincés de freins ATE à 2 et 4 pistons. Réservoir de 90 litres, vitres latérales et un moteur V6 PRV développant 225 cv développé avec l'aide de la Française de Mécanique de Drouvin dans le Nord complètent la panoplie.

Jacky Cauchy, un fin pilote de course de côte, bien connu pour courir sous le surnom « cochise » sur une berlinette ex-usine et bien sûr le célèbre normand, champion du monde des rallyes et titulaire de multiples victoires : Jean Luc Thérier, accompagnent Bernard Decure... Entre pluie et beau temps, l'A310 Poisson Dieppois parviendra à arracher la 51ème position sur la grille de départ et après 11 heures de course, le Poisson Dieppois pointe à la 29ème place ! Malheureusement dans la nuit, des problèmes de chauffe moteur de plus en plus fréquents conduisirent l'équipage, la mort dans l'âme à l'abandon à 6h47.

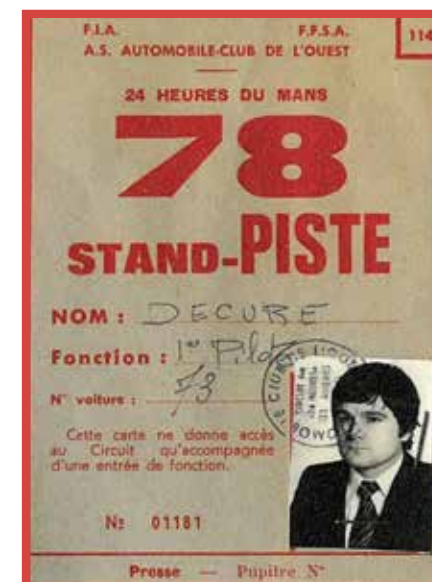
La cause de la panne sera détectée au démontage : un tube d'eau positionné dans la poutre avait une fuite après de

nombreux démontages... Presque rien, mais l'aventure marquera les esprits, et la belle A310 rentrera au panthéon de l'histoire de la marque Alpine par la belle aventure humaine qu'elle représentait, jointe à une ligne à couper le souffle et une décoration qui fera date.

Les 24 Heures du Mans 1978:

Bernard Decure décide alors de réinscrire l'Alpine au Mans 1978. Le sponsor change, il s'agit de Behar Électricité Moteur et la déco devient bleu et blanche. Le moteur est nettement amélioré, permettant d'atteindre 290cv. Malheureusement, après plusieurs gros problèmes aux essais (feu moteur, casse de transmission) l'Alpine se retrouve suppléante de la Lancia Stratos Turbo châssis long numéro 89 engagée par l'écurie Aseptogyl avec Christine Dacremont et Mariane Hoepfner. L'A310 portant le numéro 73 ne prendra pas le départ de ces 24H du Mans.

Une voiture de course dans les mains de son pilote/propriétaire pendant 40 ans : Bernard Decure ne cessera de courir avec cette voiture. Améliorant encore



ses performances et étoffant un peu plus son palmarès. Course de côtes et Championnat européen des circuits jusqu'en 1983, elle prend finalement sa retraite en 1986. Quelques années après, Bernard Decure lui redonne sa bien connue décoration « Poisson Dieppois, Poisson de choix ». Depuis, elle fut exposée sur de nombreuses manifestations historiques de premiers ordres. Dotée d'un historique limpide, elle est conviée au célèbre concours Le Mans Heritage Club en 2014 réunissant 24 châssis ayant participé aux 24 Heures du Mans. Vendue en 2017 à trois amis collectionneurs désireux de lui redonner vie, elle est envoyée chez Equipe Europe en 2018 pour une remise à niveau. Sans toucher à son authenticité indiscutable, 129 000 € sont investis. Ses performances au Mans Classic 2018 attestent de son potentiel. Déjà engagée au Mans Classic 2020 dans le plateau 6, son inscription sera offerte à son acquéreur !

Le moteur actuellement installé dans le « Poisson Dieppois » est celui à carburateurs qui équipait la voiture lors du Mans 1977, mais évolué par Marc Guerbeur (ingénieur moteur chez Renault) pour atteindre 240 cv. Dep

Dans l'Histoire de la marque Alpine, la participation de l'Alpine A310 « Poisson Dieppois » aux 24 H du Mans 1977 occupe une place à part et aura contribué à construire l'image de la marque française auprès des amateurs. Plotée par des privés, même si ceux-ci étaient pour la plupart issus de l'usine de Dieppe ou de Renault, elle est une histoire de Gentlemen drivers... l'essence même des 24 Heures du Mans !



Few cars can pretend of being famous for their livery, track record, history, performance or rarity. The Alpine A310 V6 that we have the honour of presenting in auction today is one of them !

At the beginning of the history : Starting as the first A310 V6 factory prototype, the legendary pilot Mauro Bianchi participated at its development. Indeed, in 1974 the A310 appeared under-powered, so Alpine decided to fit a prototype engine, developed by a new team of young engineers from the Renault Gordini factory in Viry Châtillon. Starting from the V6 PRV engine block, the engineers are going to develop a very light 2.8 litre engine with Lucas injection, with specific cylinder heads and a racing type distribution system developing 300hp, twice the power of a stock PRV! A ZF gearbox from the A210 Le Mans prototypes and a lighter

310 1600 body complete the package. Equipped in this way, it has been assigned to Mauro Bianchi, pilot and developer of the Dieppe brand. From the very first laps of the winter 74/75 on the Dijon track, the car proves to be ultra efficient to the point of turning 3 seconds faster than the best GTs of the moment! The results are there but the budgets are too important, Renault then decides to stop the project and put this factory prototype back in a corner of the competition department...

A man:

We are in 1975 when a technical inspector at the after-sales service of the Dieppe brand discovers the prototype, stored well out of sight. Named Bernard Decure, he manages, thanks to the help of Mauro Bianchi, to acquire it on April 14, 1976, but without his «Boudy ZGS1» engine which had returned to Viry Châtillon. Recognized

driver on race track and in hill climbs races at the wheel of a Gr.5 berlinette prototype during the 75 and 76 seasons, he has only one goal, to present the car at the Le Mans 24 Hours...

A colourful livery for a legendary race :

Like all private drivers, only a sponsor will allow Bernard Decure to have «the means of his ambitions». Without going very far, it is the Chamber of Commerce managing the fishing port that he will find his funding in exchange for the promotion of the fish caught in this famous port with the slogan «Fish Dieppois, Fish of Choice»: this will definitely give its name to the Alpine A310 planned for Le Mans 1977!

The 1977 Le Mans 24 Hours :

Helped by enthusiasts working at Alpine, the car is prepared in accordance with the regulations of the 24 Hours GTP category.



The body kit of the prototype was replaced by the «group 5» wide wing kit already seen since the end of 1976 on the 310 rally car developed for Fréquelin and which was to be French champion in 1977. A large spoiler and a bumper complete the aerodynamics of the car. This bodywork, particularly beautiful and aggressive, will allow to mount very wide rims with central nut, specially developed by Camille GOTTI for Bernard Decure. Similarly, the braking system was deeply modified with Citroën CX ventilated discs with 2 and 4-piston ATE brake callipers. A 90-litre fuel tank, side windows and a 225 hp V6 GRP engine developed with the help of the Française de Mécanique de Drouvin in the North of France complete the package.





Vendue avec un important un stock de pièces, cette voiture est surtout accompagnée d'un dossier historique extraordinaire. Certificats officiels d'Alpine Renault, factures d'achat, fiche

techniques, documents sportifs des 24 Heures du Mans et courriers de l'ACO. Notes de Bernard Decure, de Jacques Chenisse et de Mauro Bianchi sur l'intérêt de cette voiture, etc...

Sold with an important stock of parts, this car is especially accompanied by an extraordinary historical file. Official Alpine Renault certificates, purchase invoices, technical data sheet, sports

documents from the 24 Hours of Le Mans and letters from the ACO. Notes from Bernard Decure, Jacques Chenisse and Mauro Bianchi on the interest of this car, etc...



Jacky Cauchy, a fine hillclimb racing pilot, well known for racing under the nickname «cochise» on an ex-factory berlinette and of course the famous Normand, world rally champion and holder of multiple victories: Jean Luc Thérier, join Bernard Decure... Between rain and shine, the A310 Poisson Dieppois managed to snatch 51st position on the starting grid and after 11 hours of racing, the Poisson Dieppois is in 29th place! Unfortunately during the night, more and more frequent engine heating problems led the crew to abandon the race at 6:47 am. The cause of the failure will be detected during dismantling: a water tube located in the beam had a leak after many dismantling... Almost nothing, but the adven-

ture will mark the spirits, and the beautiful A310 will return to the pantheon of the history of the Alpine brand by the beautiful human adventure it represented, joined to a breathtaking line and a livery that will make history.

The 1978 Le Mans 24 Hours:

Bernard Decure then decides to re-enter the Alpine at Le Mans 1978. The sponsor changes, it is Behar Électricité Moteur and the livery becomes blue and white for the sponsor. The engine is significantly improved, allowing to reach 290hp. Unfortunately, after several big problems during the tests (engine fire, transmission breakage) the Alpine is substituted by the Lancia Stratos Turbo long chassis

number 89 entered by the Aseptogyl team with Christine Dacremont and Mariane Hoepfner. The number 73 of the A310 will not take the start of the 24 Hours of Le Mans.

A race car in the hands of its driver/owner for 40 years :

Bernard Decure will not stop racing with this car. Still improving its performance and expanding its palmares a little more. Hillclimbing and European Championship racing until 1983, it finally retired in 1986. A few years later, Bernard Decure gave it back its well-known «Poisson Dieppois, Poisson de choix» decoration. Since then, it has been exhibited at many first-rate historical events. Endowed of a limpid



history, it is invited to the famous Le Mans Heritage Club competition in 2014, bringing together 24 chassis that took part in the 24 Hours of Le Mans. Sold in 2017 to three collector friends wishing to bring it back to life, it is sent to Equipe Europe in 2018 for a refurbishment. Without touching its indisputable authenticity, €129,000 is invested. Its performances at Le Mans Classic 2018 attest to its potential. Already entered in Le Mans Classic 2020 in Plateau 6, its entry will be offered to its purchaser !

The engine currently installed in the «Poisson Dieppois» is the one fitted with carburettor as the one that was in the car at Le Mans 1977, but evolved by Marc Guerbeur (engine engineer at Renault) to reach 240 hp.



Même propriétaire depuis 1995
Estimation attractive
Bon état général

*Same owner for 25 years
Attractive estimate
Good working condition*

45 000 / 65 000 €

Carte grise française
Châssis : 1R7773

*French registration
Chassis number: 1R7773*



1969 **Jaguar**

TYPE E 4.2 ROADSTER

Véritable mythe roulant, la Jaguar Type E va marquer de son indélébile empreinte l'Histoire automobile. Sa beauté, ses performances, son comportement routier de premier plan et sa «relative» accessibilité sont autant d'atouts qui la propulseront sur le devant de la scène. Lancée en 1961 pour remplacer les non moins célèbres XK, elle en

reprend le bloc moteur 3.8l 6 cylindres et propose de nouveaux développements techniques. Elle possède 4 roues indépendantes équipées de freins à disque et une toute nouvelle suspension arrière dotée de quatre amortisseurs télescopiques avec ressorts intégrés. En 1964, La série 1 reçoit un bloc réalésé à 4.2l développant 265 ch. Elle bénéficie aussi d'une boîte de vitesses

entièrement synchronisée et d'un système de refroidissement amélioré, et conserve ses phares carénés. La série 1.5 fera office, en 1967, de transition avec la série 2 en arborant des phares découverts, un intérieur et des carburateurs de série 2, tout en conservant les pare-chocs de la série 1. Le succès commercial fut total, à tel point que la production se poursuit jusqu'en



1973 avant d'être remplacée par la XJS. La version ici présentée est une 4.2l d'origine Américaine et mise en circulation en début d'année 1969. De couleur grise et à l'intérieur noir, elle fut importée sur notre territoire en avril 1995 puis est immatriculée par le propriétaire actuel en juin de la même année. Toujours entretenue

avec amour par un passionné de la belle mécanique, monsieur M s'en servira souvent pour des balades en Sologne entre amis. Elle se présente aujourd'hui dans un bel état de présentation général, et de fonctionnement. A l'essai, c'est une voiture en bon état mécanique que nous avons entre les mains. Celle-ci nécessitera une

petite révision pour reprendre le chemin de la balade car elle a hélas peu roulé depuis deux ans.

from a fully synchronized gearbox and an improved cooling system and retains its streamlined headlights. In 1967, the 1.5 Series will serve as a transition to the 2 Series by featuring open headlights, a 2 Series interior and 2 Series carburetors, while retaining the 1 Series bumpers. The commercial success was total, so much so that production continued until 1973 before being replaced by the XJS. The version presented here is a 4.2 sold new in the US and released in early 1969. Grey in color with black interior, it was imported on our territory in April 1995

and registered by the current owner in June of the same year. Always maintained with love by a passionate of beautiful engines, Mr M will often use it for please runs in Sologne with friends. It is now in a beautiful state of presentation, the hood is in very good condition and in good working order. When we tested it, it was a car in good mechanical condition that we had in our hands. It will need a small revision to get back on the road because it has unfortunately not been driven for two years.



The Jaguar E-Type will leave its indelible mark on automotive history. Its beauty, performance, first-rate handling and relative accessibility will propel it to the forefront of the scene.

Launched in 1961 to replace the no less famous XK, it took over the 3.8l 6-cylinder engine block and offered new technical developments. It has four independent wheels equipped with disc brakes and

an all-new rear suspension with four telescopic shock absorbers with integrated springs. In 1964, the 1 Series received a 4.2-litre block rebored to 4.2l and developing 265 bhp. It also benefits

Superbe état
Vendue neuve en France
Superbe dessin Zagato

*Great condition
Sold new in Paris
Great design by Zagato*

30 000 / 40 000 €

Carte grise française
Châssis : 818362001983

*French registration
Chassis number: 818362001983*



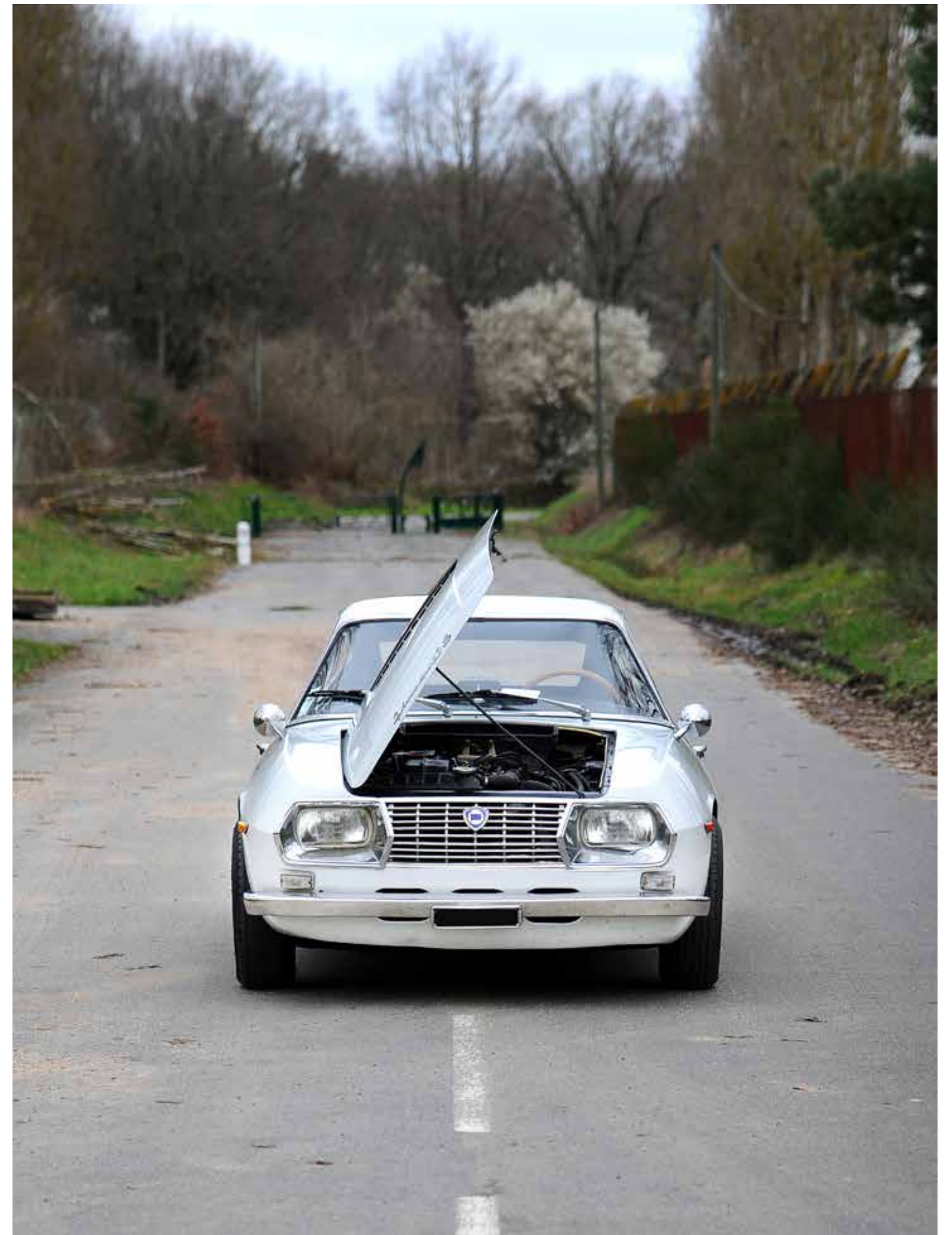
1969
Lancia **FULVIA** Sport

ZAGATO 1300

Révélee en 1963, la Lancia Fulvia est une auto ambitieuse et innovante à bien des égards. En effet la transmission aux roues avant et l'architecture originale du moteur 4 cylindres en V très fermé et une culasse détonnent dans la masse des berlines de catégorie moyenne, bien moins originales. Dès 1965, deux coupés font leur apparition : la «Fulvia Coupé», modèle développé par l'usine, mais aussi l'exclusive « Fulvia

Sport « due à Ercole Spada, jeune designer qui signa nombre de remarquables dessins alors qu'il œuvrait pour Zagato. Cette collaboration entre le constructeur et le carrossier, entre dans la droite ligne des productions antérieures, sur la base des Appia, Flavia ou Flaminia, à la fois insolites et aérodynamiques. La cylindrée initiale de 1200 cm³ passe rapidement à 1300 et l'auto est équipée d'une boîte à 5 rapports. Le rapport poids / puissance est

favorable avec 87 ch pour seulement 960 kg. Les observateurs louent l'agrément de conduite et la tenue de route de la Fulvia, accrus par la légèreté du modèle « Sport » dont la carrosserie est en aluminium, comme il est de coutume chez le grand carrossier Zagato qui privilégie pour ses œuvres d'art à quatre roues l'utilisation de ce noble matériau. La Fulvia Zagato présentée dans ces pages est un modèle 1300, mis en circu-



lation pour la première fois en novembre 1969. Vendue neuve en France, celle-ci est commandée blanche avec un intérieur en skaï rouge d'une grande élégance. Elle ne connut que trois propriétaires, le premier lorsqu'elle est immatriculée 112 PZ 28, avant d'être cédée à un amateur des Yvelines, puis change d'immatriculation au début des années 80 : 7878 NK 78. Elle fut toujours entretenue par des spécialistes de la marque. Mon-

sieur V, le propriétaire actuel l'achète en 2005 et n'aura de cesse de profiter de sa Lancia. N'ayant aucune crainte de prendre sa monture pour des grands voyages en Europe même. En 2007 le moteur est refait entièrement alors que la voiture affiche un peu plus de 131 000 km d'origine. Plus récemment on peut noter un réglage des carburateurs et un entretien courant. La peinture, refaite il y a quelques années est du plus éclat.

L'intérieur en skaï rouge est d'origine et présente une patine inimitable. L'essai révélera une auto au comportement très sain, le moteur est volontaire, la boîte fonctionne parfaitement et les freins efficaces. C'est ici une opportunité intéressante d'acquérir une voiture qui allie si bien une belle mécanique sophistiquée à une robe de grand couturier.

and the bodybuilder is in line with previous productions, based on the Appia, Flavia or Flaminia, which are both unusual and aerodynamic. The initial displacement of 1200 cm³ is quickly increased to 1300 and the car is equipped with a 5-speed gearbox. The power-to-weight ratio is favourable with 87 hp for only 960 kg. Observers praise the Fulvia's driving pleasure and handling, enhanced by the lightness of the «Sport» model, whose bodywork is made of aluminium, as is customary with the great body builder Zagato, who favours the use of this noble material for his four-wheeled works of art.

The Fulvia Zagato presented in these pages is a 1300 model, first released in November 1969. Sold new in France, this one is ordered white with a very elegant red skaï interior. It has only known three owners, the first one when it is registered 112 PZ 28, then it is sold to an amateur

from Yvelines and changes registration in the early 80's: 7878 NK 78, and was always maintained by specialists of the brand. Mr V, the current owner bought it in 2005 and will not stop enjoying his Lancia. Having no fear of taking his car for long journeys in Europe itself. In 2007 the engine is completely rebuilt, even though the car has a little more than 131,000 km from the original, and more recently the carburetors have been adjusted and serviced. The paintwork, redone a few years ago, is very bright. The red skaï interior is original and has an inimitable patina. The test drive will reveal a car with a very healthy chassis, the engine is voluntary, the gearbox works perfectly and the brakes are efficient. This is an interesting opportunity to acquire a car that combines so well a beautiful and sophisticated mechanics with a designer dress.



Revealed in 1963, the Lancia Fulvia is an ambitious and innovative car in many ways. Indeed, the transmission to the front wheels and the original architecture of the engine (4 cylinders in a

very closed V shape and a cylinder head) stand out from the mass of the much less original middle-class sedans. As early as 1965, two coupes make their appearance: the «Fulvia Coupé», a model developed by

the factory, but also the exclusive «Fulvia Sport» due to Ercole Spada, a young designer who signed a number of remarkable designs while working for Zagato. This collaboration between the manufacturer

GT élégante et racée, vraie petite Ferrari
Rare teinte d'origine Rosso Ossido
Personnalité attachante

*Elegant, stylish GT – a real baby Ferrari
Rare colour 163 Rosso Ossido
Appealing car*

35 000 / 45 000 €

Carte grise française
Châssis : 135BC0005042

*French registration papers
Chassis number: 135BC0005042*



FIAT **Dino** 2400

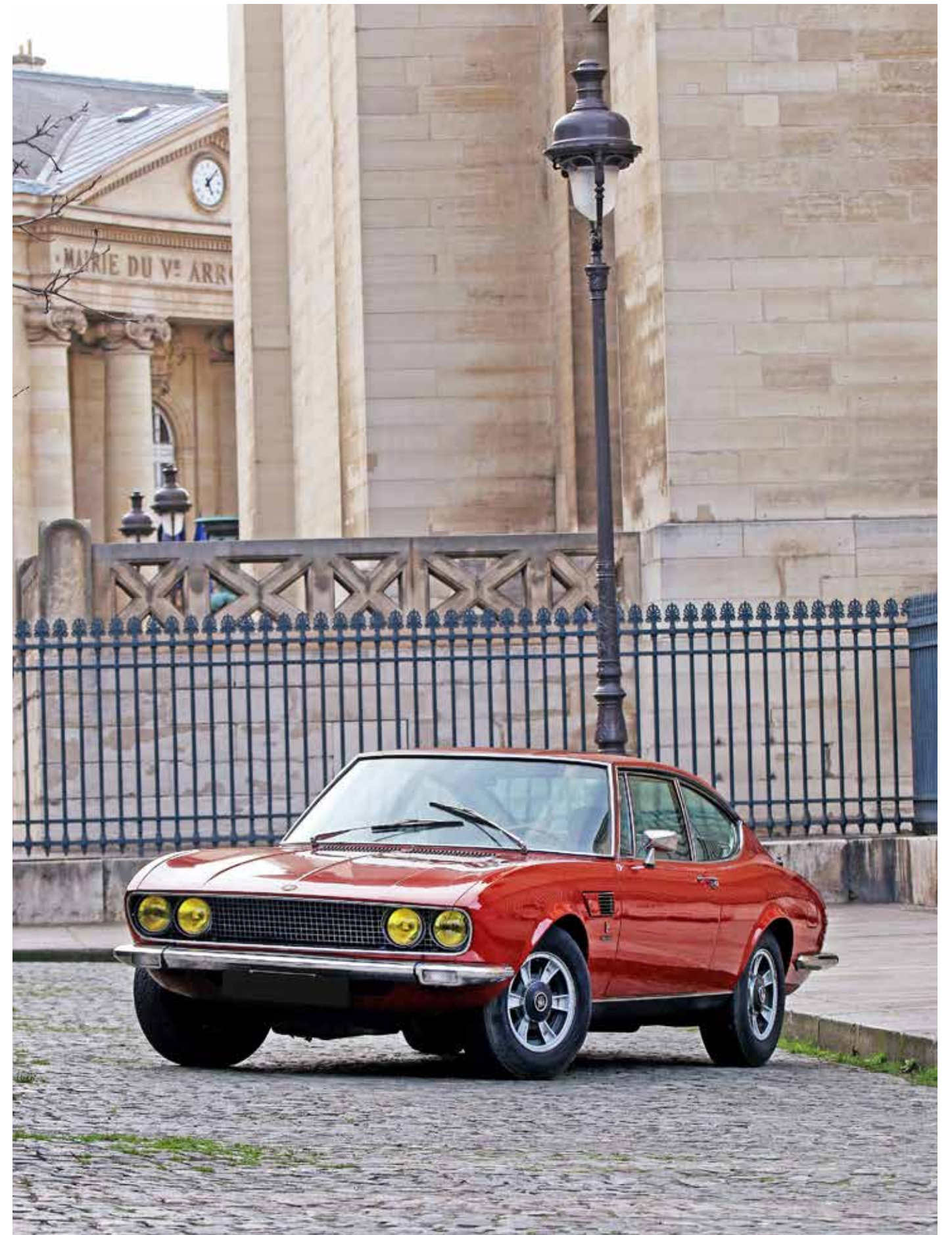
1972 COUPÉ

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.

Mis en circulation en 1971, ce coupé Fiat Dino 2400 fut livré neuf en Italie. Sa teinte peu commune 163 Rosso Ossido et son intérieur gris sont sa combinaison d'origine qu'elle porte encore aujourd'hui. Sa couleur originale et élégante lui sied à



merveille et la sellerie en velours gris présente un très bel état de conservation à l'instar du reste de l'habitacle. Aujourd'hui propriété d'un amateur de belle italiennes dans la région d'Avignon, ce coupé Dino 2400 présente une belle patine et a bénéficié d'un lustrage intégral de la carrosserie juste après notre séance photo. Quatre pneus neufs seront

également montés pour la vente sur les jantes Cromodora d'origine. Depuis son acquisition en 2016, le propriétaire actuel aura suivi l'entretien courant de sa voiture et revu notamment le système de freinage en décembre 2017, puis la réparation de quelques éléments de confort tels que les commandes de lève vitre électriques et plus récemment le

réglage de la carburation. Lors de notre essai, le comportement de la voiture s'est avéré sain et homogène, laissant le chant du V6 Dino s'exprimer dans les tours. A ce niveau de prix, il ne tient qu'à vous de saisir votre chance !

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 Fiat Dino 2400 coupé was introduced in 1971 and delivered new in Italy. Its unusual colour 163 Rosso Ossido and grey interior are its original combination that it still wears today. Its original and elegant colour is a perfect match and the grey velvet upholstery is in a very good state of preservation, as is the rest of the interior. Now owned by an amateur of beautiful Italian cars in the Avignon area, this Dino 2400 coupé has a beautiful patina and

has benefited from a complete polishing of the body just after our photo shoot. Four new tyres will also be fitted for sale on the original Cromodora rims. Since its acquisition in 2016, the current owner will have followed the routine maintenance of his car, including a review of the braking system in December 2017, followed by the repair of a few comfort features such as the power window controls and, more recently, the carburettor adjustment. During our test drive, the car's behaviour proved to be healthy and homogeneous, letting the singing of the V6 Dino express itself in the revs. At this price level, it's up to you to take your chance!



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 legen-

dary 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 differential 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

Rare boîte hydraulique
Configuration Export USA

Carte grise française
Moteur : 0572002436
Caisse : 3577523

Rare hydraulic transmission
USA Export specification

French registration papers
Engine number: 0572002436
Body number: 3577523

25 000 / 35 000 €



citroën

1972 DS BREAK 21 EXPORT USA

Dès l'origine du lancement de la DS au salon de l'auto d'octobre 1955, la marque Citroën s'intéressera de près au marché des exportations vers les pays lointains. Avec une voiture atypique et moderne, la marque aux chevrons débarque au salon de Chicago en janvier 1956 avec une DS verte et provoque l'enthousiasme de la presse qui entrainera un véritable succès commercial. Petit à petit le réseau Citroën Cars Corporation se développe et importe des voitures adaptées aux spécificités du marché américain. La DS sera alors déclinée en plusieurs versions dont le cabriolet vendu principalement sur la côte ouest, et en break, modèle qui nous intéresse ici. Le break est lancé sur la base de l'ID 19 pour

le millésime 1960 et connaît un vif succès aux USA car très apprécié pour sa polyvalence et son élégance. Baptisé « Station Wagon », le fameux système de double plaque d'immatriculation arrière que l'on connaît en France sera remplacé par un support spécifique de plaque incliné et basculant. Le modèle que nous vous présentons est un des rares break DS 21 à boîte hydraulique destiné au marché américain et présentant toutes les particularités export intéressantes qui en font aujourd'hui une pièce de choix dans une collection. Il s'agit d'un modèle 1972 à moteur 21 équipé des très pratiques strapontins de coffre si chers aux familles nombreuses ! De couleur blanche et intérieur tissu rouge en bel état, la voiture a été restaurée en partie à Montréal il y a quelques années. Elle

fut ensuite achetée par un amateur français expatrié au Canada qui l'emportera avec lui à son retour en France en août dernier 2017. C'est alors que son propriétaire actuel en fait l'acquisition lors d'une de nos précédentes ventes. Très satisfait de sa Citroën il l'utilisera régulièrement jusqu'à ce qu'il décide de s'en séparer à contre cœur, pour « faire de la place » nous a-t-il confié. En presque deux ans, et dans le but de fiabiliser sa voiture pour les longs trajets, il remettra intégralement en état la mécanique, le système hydraulique et les circuits électriques, pour un total avoisinant 10 000 €, justifiés sur factures. Dans un bel état de présentation avec une mécanique en parfait état de fonctionnement, elle est peut-être celle qui emmènera toute la famille en votre voyage au bord de la mer !

From the moment the DS was introduced at the Paris Motor Show in October 1955, Citroën took a close interest in the worldwide export market. Offering an unusual and modern car, the manufacturer turned up at the Chicago Auto Show in January 1956 with a green DS, which was enthusiastically received by the press, leading to successful sales. The Citroën Cars Corporation dealer network gradually developed, importing cars adapted to the specific requirements of the American market. Several versions of the DS were offered, including the convertible – mainly sold on the West Coast – and the estate, the model we are concerned with here. The estate, based on the ID 19, was intro-

duced for the 1960 model year and proved a great success in the US, where its elegance and versatility were much appreciated. Known as the 'Station Wagon', the famous dual rear number plates fitted in France were replaced by a specific angled license plate holder which could be tipped up or down.

The model we are presenting for sale is one of the rare DS 21 estates fitted with hydraulic transmission destined for the American market and which has all the equipment specific to export models, making it a sought-after addition to any collection today. It is a 1972 model with the 21 engine, fitted with the additional folding seats in the luggage compartment so beloved of large

families! Finished in white with a red cloth interior in good condition, the car was partly restored in Montreal a few years ago. It was then bought by a French enthusiast living as an expat in Canada who brought it back when he returned to France in August 2017. Since the current owner bought the car, he regularly drove the car but needs to sell it now to make room as he said. To make the car more reliable for long trips, he spent almost 10 000 € to refurbish the mechanic, the hydraulic and electric systems. It just the car you need to take your family down to the seaside this summer!

Modèle rare
Restauration récente
Charme indiscutable

*Rare model
Recently overhauled
Charming car*

13 000 / 17 000 €

Carte grise française de collection
Châssis : 100DB000167

*French registration as a historic vehicle
Chassis number: 100DB000167*



AUTOBIANCHI

Stellina

1964

Autobianchi a été fondée en 1955 dans l'optique d'être un laboratoire pour le géant Fiat. Ce nouveau constructeur lui permet de tester diverses solutions techniques ou stylistiques sans que les retombées négatives en cas d'échec ne portent préjudice à l'image de Fiat. La Stellina est dévoilée en 1963 au salon de Turin, celle-ci présente une carrosserie en résine et fibre de verre. Fiat teste ce nouveau matériau

afin de l'adapter à la production en série. Autobianchi réalise une plate-forme en acier pour recevoir la carrosserie en résine. Les premiers essais démontrent un défaut de rigidité que la carrosserie ne peut compenser. Le châssis sera alors renforcé, ce qui fera grimper le poids global de l'auto à 600 kg. Pour la partie mécanique, Autobianchi opte pour le quatre cylindres en ligne de 767 cc alimenté par un carburateur Weber.

Celui-ci développera 32 ch et sera associé à une boîte à quatre rapports, l'ensemble étant installé en porte-à-faux arrière. En 1964, un hard top est proposé et le quatre cylindres est porté à 792 cc pour une puissance de 34 ch. Malgré ces évolutions, les ventes de la Stellina demeurent très faibles. Déçu par la carrosserie en plastique, Autobianchi cesse la production de la Stellina en 1965, les derniers exemplaires s'écouleront en



1966. Au final, la petite italienne ne fut produite qu'à 502 exemplaires, dont 343 dans sa première version et 159 avec le moteur de 792cm3.

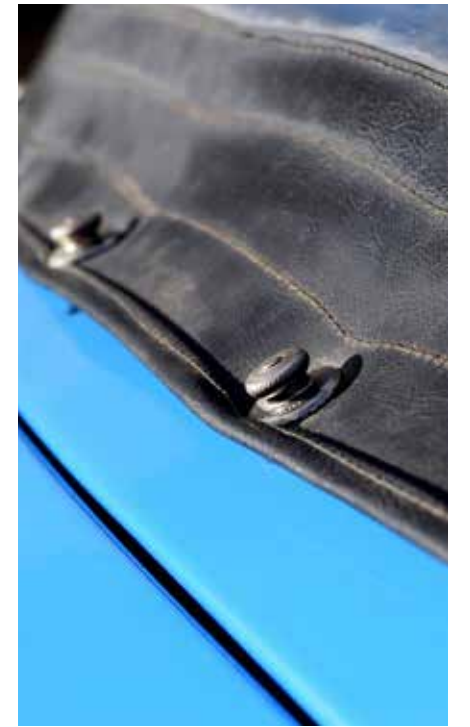
Livrée neuve en juillet 1964, cette jolie Stellina a passé les premières années de sa vie dans le nord de l'Italie. Immatriculée pour la première fois dans la province d'Alexandrie, elle rejoindra

Venise en 1968 où elle restera jusqu'au début des années 80. Ces informations proviennent du précédent propriétaire français qui en avait fait l'acquisition en 2014. Passionné d'italiennes il avait fait de nombreuses recherches pour retracer l'historique de sa Stellina. Restaurée conformément à l'origine par son précédent propriétaire, elle retrouvera sa jolie teinte Blue Azzuro d'origine

que nous retrouvons par ailleurs sur la brochure publicitaire d'époque. Le moteur a été remplacé récemment mais son actuel propriétaire a conservé l'ancien qui pourra être remis à son futur acquéreur. La petite Autobianchi Stellina présente très bien, fonctionne conformément à nos attentes et ne demande plus qu'à rouler par une belle journée de Printemps.

the overall weight of the car to 600 kg. For the mechanical part, Autobianchi opts for the 767 cc in-line four-cylinder engine powered by a Weber carburetor. This will develop 32 hp and will be combined with a four-speed gearbox, all installed in a rear overhang. In 1964, a hard top was offered and the four-cylinder was increased to 792 cc for 34 hp. Despite these developments, sales of the Stellina remained very low. Disappointed by the plastic bodywork, Autobianchi ceased production of the Stellina in 1965; the last examples were sold in 1966. In the end, only 502 copies of the little Italian car were produced, including 343 in its first version and 159 with the 792cc engine.

Delivered new in July 1964, this pretty Stellina spent the first years of her life in northern Italy. Registered for the first time in the province of Alexandria, she moved to Venice in 1968 where she stayed until the early 80s. This information comes from the previous French owner who acquired it in 2014. Passionate about Italian cars, he had done a lot of research to retrace the history of his Stellina. Restored to its original condition by its previous owner, it will be restored to its beautiful original Blue Azzuro colour, which can also be found on the original advertising brochure. The engine has recently been replaced but its current owner has kept the old one which can be given to its future owner. The little Autobianchi Stellina looks very well, works as we expected and is just waiting to be driven on a nice spring day.



Autobianchi was founded in 1955 as a laboratory for the giant Fiat. This new manufacturer allows it to test various technical or stylistic solutions without the negative repercussions in the

event of failure damaging Fiat's image. The Stellina was unveiled in 1963 at the Turin Motor Show, with a body made of resin and fibreglass. Fiat tested this new material in order to adapt it to mass production.

Autobianchi makes a steel platform to accommodate the resin bodywork. The first tests show a lack of rigidity that the bodywork cannot compensate for. The chassis will then be reinforced, increasing

Nous aimons à dire que nous faisons un métier formidable. Nous faisons des découvertes extraordinaires aux quatre coins de l'Europe et nous avons régulièrement l'occasion de conduire de fabuleuses machines à remonter le temps... Mais que deviendraient ces moments privilégiés sans l'Humain ? Car ce sont bel et bien les femmes et les hommes que nous croisons sur notre chemin qui contribuent à magnifier notre quotidien. Jean Brandenburg était l'un d'eux, toujours souriant, jovial et terriblement enthousiaste. Lorsqu'il ne travaillait pas, Jean vivait pour ses passions, le ski et le sport automobile. Si nous n'avons pas eu l'occasion de dévaler les pistes des trois vallées ensemble, nous avons en revanche eu le plaisir de partager sa deuxième passion au fil des nombreuses compétitions historiques auxquelles il a régulièrement participé ces dix dernières années. Véritable Gentleman Driver amoureux et respectueux de ses autos, Jean était aussi une véritable encyclopédie vivante du sport automobile. Ses voitures bien sûr, mais aussi son incomparable collection de casques et miniatures sont le reflet de la personne généreuse et extrêmement attachante que nous avons connu. Nous avons voulu avec son épouse Bao que cette vente soit aussi l'occasion de lui rendre l'hommage sincère qu'il mérite.

We like to say that we have a tremendous job. We make some extraordinary discoveries all across Europe and regularly have the opportunity to drive some fantastic time machines ... But what would all these precious moments be without the human element? For it is the men and women we meet along the way who make our daily existence so much richer. Jean Brandenburg was one such man, always smiling, cheerful and extremely enthusiastic. When he wasn't working, Jean lived for his passions, skiing and motorsport. Although we never had the chance to hurtle down the slopes at Les 3 Vallées together, we had the pleasure of sharing his second passion with him at the many historic races in which he was a regular competitor over the past ten years. A true "Gentleman Driver" who loved and respected his cars, Jean was also a genuine walking encyclopaedia of motorsport. His cars naturally, but also his unrivalled collection of helmets and model cars reflect the generous and hugely endearing person we knew. Together with his wife Bao, we also wanted this auction to provide an opportunity to pay him the heartfelt tribute he deserves.

COLLECTION



JEAN BRANDENBURG



Voiture très performante
20 000 € de factures en 2018
4^e du Monte Carlo Historique 2017

Titre de circulation suisse
Châssis : AR*612590
vendue sans contrôle technique

*A very quick car
Bills for 20,000 € in 2018
4th in the 2017 Monte-Carlo Historique*

*Swiss registration papers
Chassis number: AR*612590
sold without technical inspection*

35 000 / 45 000 €



Alfa Romeo

Giulia ¹⁹⁶⁵ SPRINT GT

Archétype de la sportive italienne des années soixante, l'Alfa Romeo Giulia Sprint GT, baptisée également «coupé Bertone», doit ses lignes élégantes et homogènes à un jeune dessinateur alors âgé de 22 ans : Giorgetto Giugiaro, dont la carrière ne fait que commencer. Son moteur quatre cylindres 1570 cm³ tout aluminium coiffé d'une culasse à deux arbres à cames en tête développe 106 ch grâce à deux carbu-

rateurs double corps. Une puissance relayée par une boîte à cinq rapports précise, rapide, tandis que le freinage est assuré par quatre disques. Cette voiture connaîtra un tel succès qu'elle sera fabriquée jusqu'en 1976 et déclinée dans de nombreuses versions dont les plus mythiques demeurent les versions compétition GTA et GTAm.

Cette Alfa Romeo Giulia Sprint GT fut

livrée neuve en septembre 1965 à Brescia par l'incontournable concessionnaire Emilio Romano. Son premier propriétaire Luigi Ghidoni conservera la voiture pendant 37 ans comme l'indique son passeport FIVA. C'est alors qu'en 2002, son deuxième propriétaire italien en fait l'acquisition et rejoindra la région des Pouilles dans le sud du pays. Il la vendra 8 ans plus tard à un résident suisse et c'est en 2014 que Jean Brandenburg en



fait l'acquisition devenant ainsi le 4ème propriétaire seulement. Passionné de sport automobile et notamment de rallyes historiques, le suisse engagera sa Giulia Sprint GT 1600 successivement au Tour de Corse historique 2014, ainsi qu'au Monte Carlo historique 2015, 2016 et 2017. Elle enregistrera son meilleur résultat cette dernière année en signant une très belle 4ème place au classement général du Monte Carlo historique et la victoire dans sa classe. Extrêmement per-

formante, l'Alfa Giulia bénéficiera d'une révision très complète en 2018, assurée par le Garage du Nord, spécialiste de la marque installé à côté de Lausanne. Le moteur 1600 cm3 a été déposé, les deux carburateurs Weber 45 DCOE révisés, la culasse remplacée au même titre que les bielles, les soupapes et ressorts de soupapes. Un volant moteur allégé a été spécialement fabriqué et l'embrayage course remplacé. Le montant total de la facture s'élève à près de 20 000 €.

Très performante et préparée pour la gagne en rallye, cette Giulia Sprint GT fonctionne à merveille. N'ayant presque pas roulé depuis deux ans une purge des freins sera néanmoins nécessaire, et un petit check-up est conseillé avant de reprendre la route comme toutes les voitures anciennes immobilisées pendant une longue période.

produced in numerous versions, of which the most legendary remain the GTA and GTAm models for competition.

This Alfa Romeo Giulia Sprint GT was delivered new in September 1965 in Brescia by the leading dealer Emilio Romano. Its first owner, Luigi Ghidoni, kept the car for 37 years, as its FIVA passport indicates. In 2002, its second Italian owner purchased the car and it moved to the region of Apulia in the south of the country. He sold it 8 years later to a resident of Switzerland, and in 2014 it was acquired by Jean Brandenburg, who thus became only its fourth owner. A motorsport enthusiast, with a particular passion for historic rallying, Brandenburg entered his Giulia Sprint GT 1600 in turn in the Tour de Corse Historique in 2014 and in the Monte-Carlo Historique in 2015, 2016 and 2017. The Alfa

recorded its best result in the last year, with an excellent 4th place overall and a class win in the Monte-Carlo Historique. A very quick car, the Giulia underwent a very thorough overhaul in 2018, carried out by the Garage du Nord, an Alfa Romeo specialist based near Lausanne. The 1600 cc engine was removed, the two Weber 45 DCOE carburetors serviced and the cylinder head replaced, along with the con rods, valves and valve springs. A lightweight flywheel was specially fabricated and the racing clutch replaced. Altogether, the bill amounted to nearly 20,000 €. Very fast and prepared to win rallies, this Giulia Sprint GT runs beautifully. As the car has hardly been driven for 2 years, the brakes should nonetheless be bled and a minor check-up is recommended before it is driven again, as is the case for all old cars which have been laid up for a lengthy period.



The archetypal Italian sports car of the 1960s, the Alfa Romeo Giulia Sprint GT, also known as the "Bertone coupé", owed its elegant, well-balanced lines to a young designer, then

aged just 22: Giorgetto Giugiaro, whose career was only just beginning. Its all-alloy 1570 cc four-cylinder engine had a cylinder head with twin overhead camshafts and developed 106 bhp, thanks to its two dual-

barrel carburetors. Power was transmitted through a precise and quick five-speed gearbox, while braking was taken care of by discs all round. The car proved so successful that it was built until 1976 and

Très belle présentation, voiture saine
Matching numbers
Restauration de qualité

Titre de circulation suisse
Châssis : 10066
vendue sans contrôle technique

*Very nice presentation, sound car
Matching numbers
Nicely restored*

*Swiss registration papers
Chassis number: 10066
sold without technical inspection*

100 000 / 130 000 €



1964 Jaguar

TYPE E 4.2 CABRIOLET

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

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

Alors la firme de Coventry travaille dans le plus grand secret à celle qu'elle va baptiser

Type E, dans la continuation des Types C et D qui se sont imposées aux 24 Heures du Mans et dans de nombreuses autres épreuves internationales.

Révlée à Genève, et non à Londres, pour bien marquer la volonté d'une carrière internationale, la Type E connaît un succès immédiat et sera très vite élue «plus belle voiture du monde» par les journalistes spécialisés et considérée en tant que telle par un certain Enzo Ferrari himself.

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

L'exemplaire que nous vous présentons



dans ces pages est un roadster équipé du 6 cylindre 4.2l, et immatriculé pour la première fois en juin 1965. Membre du Jaguar Club de Genève, Jean Brandenburg avait fait l'acquisition de son roadster en 2013. Comme pour toutes ses autos, il appréciait les associer au sport automobile d'une manière ou d'une autre. Ainsi, bien que sa Type E roadster soit purement destinée à un usage routier, il la fera équiper d'un extincteur et des branchements nécessaires à recevoir des appareils de mesure

pour les rallyes de régularité. Peu de temps après en être devenu propriétaire, Jean Brandenburg engagera sa Type E 4.2 au Gstaad Classic rallye organisé en septembre 2013 par Peter Auto en collaboration avec l'Automobile Club de Gstaad dont il était membre. Toujours stationnée à l'abri et au sec dans le garage de sa villa sur les bords du lac Léman, cette voiture est parfaitement saine et ne présente pas de traces de corrosion. La peinture refaite il y a une dizaine d'année a été bien appliquée,

les chromes sont impeccables, les cuirs et les moquettes eux aussi refaits sont en parfait état et la capote est neuve. Côté mécanique, cet exemplaire semble avoir été toujours bien entretenu et a conservé son moteur et sa culasse d'origine. Bien que la voiture démarre et roule correctement, elle n'a été que très peu utilisée depuis l'été 2018. Une révision des fluides, de la carburation et une purge des freins serait donc à prévoir avant d'envisager de nouvelles sorties estivales à son bord.

was soon elected "The most beautiful car in the world" by motoring journalists and even more by Enzo Ferrari himself. The design of the E-Type has often been attributed to Sir William Lyons, but in fact its magical lines were penned by Malcom Sayer, an aerodynamicist who had come from the aviation industry. Fitting it over a very light tubular chassis, the English designer conceived a body with an enormously long, flat bonnet which contributed to the magnetic attraction it exercised on the public then and now.

receive measuring devices for regularity rallies. Shortly after becoming the owner, Jean Brandenburg will enter his E-Type in the Gstaad Classic rally organized in September 2013 by Peter Auto in collaboration with the Gstaad Automobile Club of which he was a member. Always sheltered and dry in the garage of his villa on the shores of the Lemman Lake, this car is perfectly sound and shows no traces of corrosion. The paintwork redone about ten years ago has been well applied, the chrome is impeccable, the leather and carpets are also redone and the hood is new. On the mechanical side, this car seems to have always been well maintained and has kept its original engine and cylinder head. Although the car starts and drives well, it has been used very little since the summer of 2018. Fluid check, carburetion and brake bleeding service should therefore be planned before considering new summer outings on board.

The car we present in these pages is a roadster equipped with the 4.2l 6 cylinder, first registered in June 1965. Member of the Jaguar Club of Geneva, Jean Brandenburg acquired his roadster in 2013. As with all his cars, he enjoyed associating them with motor sport in one way or another. Although his E-Type roadster is purely for road use, he will have it equipped with a fire extinguisher and the necessary connections to



Since the end of the war, Jaguar's cars had come to epitomise English Grand Touring. The generation of XK 120, 140 and 150 roadsters had made a major contribution to the marque's sporting image through their successes in motors-

port. But time had moved on and Jaguar needed to find a distinguished successor to continue its glorious history. The Coventry firm therefore worked in the utmost secrecy on what would become the E-Type, in reference to the C-Type

and D-Type models which had won the Le Mans 24 Hours race and many other international races ... Unveiled at Geneva, and not at London, to signal clearly its international ambitions, the E-Type was an immediate success and

Très compétitive et connue sur la scène VHC
Eligible aux compétitions historiques
majeures du calendrier
Voiture immatriculée

Carte grise française
Châssis : 886348
vendue sans contrôle technique

*Very competitive and well known car
Eligible for major historic
motorsport events
Registered for the road*

*French registration papers
Chassis number: 886348
sold without technical inspection*

200 000 / 260 000 €



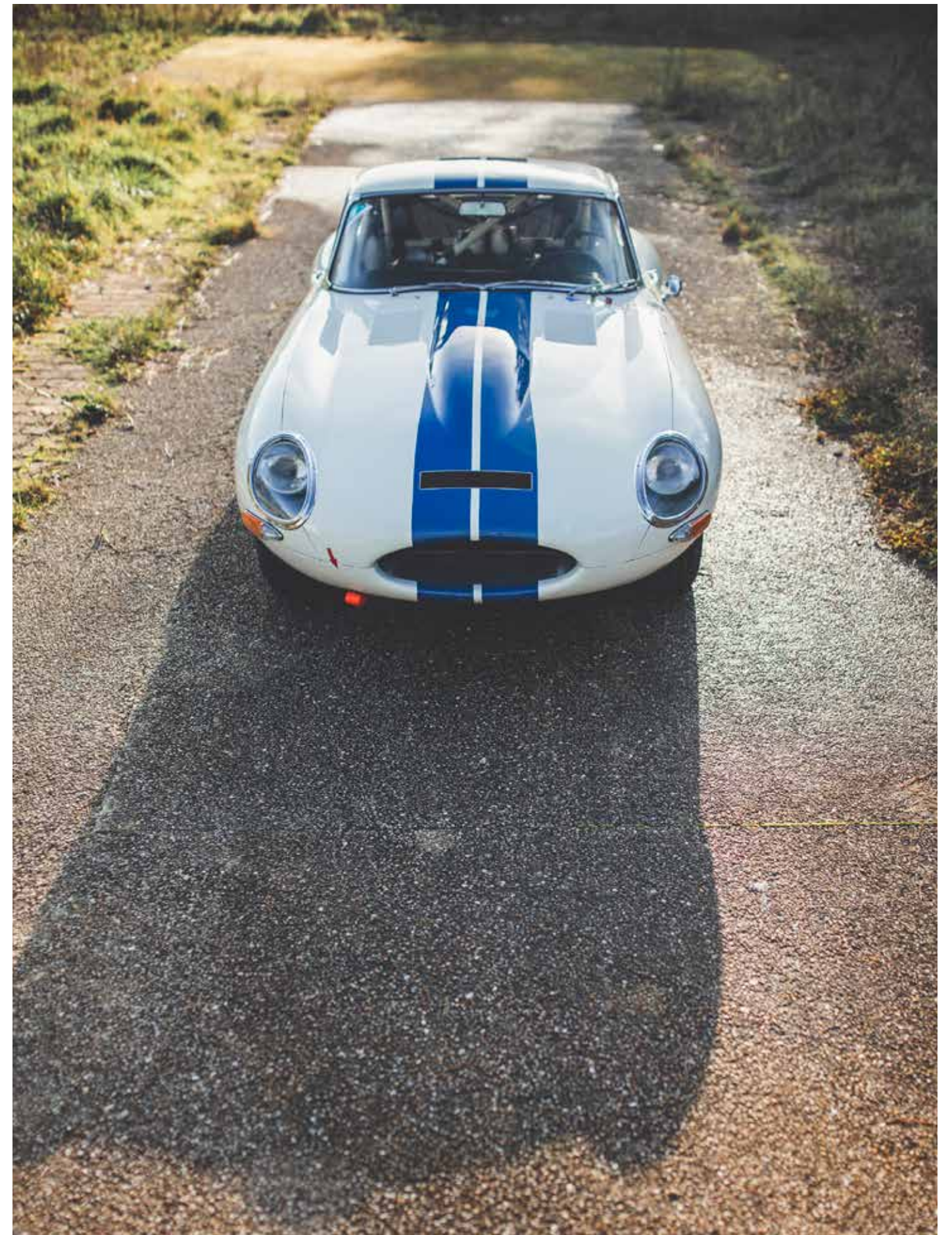
1963 JAGUAR

Type E
COMPÉTITION **3.8** FHC

Depuis la fin de la guerre, Jaguar incarne le Grand-Tourisme à l'anglaise par excellence. La génération des roadsters XK 120, 140 et 150 a largement contribué à construire cette image sportive au travers de ses succès en compétition. Mais les années passent et Jaguar se doit de trouver une digne héritière à sa glorieuse histoire. La firme de Coventry travaille alors dans le

plus grand secret à celle qu'elle va baptiser Type E, en référence aux Type C et D qui se sont imposées aux 24 Heures du Mans et dans de nombreuses autres épreuves internationales... Comme pour la XK 120, la première victoire officielle d'une Type E aura lieu à Oulton Park en 1961 où Graham Hill s'impose devant l'Aston Martin DB4GT d'Innes Ireland. Dès l'année suivante, la talentueuse sportive termine

les 24 Heures du Mans à une très belle 4ème place au classement général aux mains de Salvadori et Cunningham. La Type E est aux premiers plans et oppose une farouche concurrence aux Ferrari et Aston Martin, ses principales rivales. Si les versions standard connaissent de nombreux succès en compétitions nationales, ce sont bien les versions lightweight qui se distingueront davantage sur la scène





Since the end of the war, Jaguar's cars had come to epitomise Grand Touring. The generation of XK 120, 140 and 150 roadsters had made a major contribution to the marque's sporting image through their successes in motorsport. But time had moved on and Jaguar needed to find a distinguished successor to continue its glorious history. The Coventry firm therefore worked in the utmost secrecy on the model it would name the E-Type, in reference to the C-Type and D-Type models which had won the Le Mans 24 Hours race and many other international events ... As with the XK 120, the E-Type's first official victory came at Oulton Park in 1961, when Graham Hill won ahead of Innes Ireland's Aston Martin DB4 GT. The following year, the

internationale. Fabriquées au compte-gouttes par l'usine, les versions allégées seront équipées d'un bloc moteur et d'une carrosserie entièrement en aluminium. Trop onéreuse pour de nombreuses écuries privées, des versions semi lightweight virent alors le jour, conservant leur bloc moteur de type XK en fonte, jugé plus fiable, mais équipées d'ouvrants en aluminium (capots, coffre et portes).

L'exemplaire que nous vous présentons dans ces pages était initialement un exemplaire de route, transformé à la fin des années 2000 pour les compétitions historiques dans les ateliers d'Equipe Europe. D'abord destinée aux épreuves de régularité, la préparation de la voiture sera optimisée pour répondre à la réglementation FIA et donc devenir éligible aux épreuves du calendrier VHC. Jean Brandenburg suivra exactement la même trajectoire que sa Jaguar...il s'inscrira à son volant au Tour Auto 2012 et 2014 en

régularité, puis confiera la préparation à Equipe Europe pour l'engager par la suite en compétition. Les ouvrants alors en acier seront remplacés par des ouvrants en aluminium, un arceau de sécurité 6 points est installé, ainsi qu'un coupe circuit, réservoir d'essence compétition, baquets homologués, et tous les autres équipements autorisés par la fiche d'homologation pour obtenir un Passeport Technique Historique FIA. Devenu habitué des compétitions historiques, Jean Brandenburg s'engage alors en 2016 dans la catégorie Compétition VHC du Tour Auto qu'elle terminera à la 47ème place au général et 10ème de sa classe. Toujours suivie par les ateliers Equipe Europe, cette Type E prendra part également en 2016 à deux manches du Sixties Endurance chez Peter Auto. Elle terminera 36ème au général à Spa et 31ème sur 74 voitures partantes aux Dix Mille Tours du Castellet. Entre ces deux manches du championnat, Jean Brandenburg emmènera sa Type E à la

30ème place du très relevé plateau 4 au Mans Classic. Mais c'est bel et bien en 2017 que cet exemplaire signera son plus beau résultat avec une deuxième place au classement général du Tour Auto en Compétition VHC, derrière la Ford GT 40 des britanniques Andrew Smith et James Cottingham. Au fil des années, cet exemplaire présente l'avantage d'avoir été pilotée proprement et d'avoir été suivie par les ateliers Equipe Europe pendant toute sa carrière en compétitions historiques. En bon état de marche, ce coupé Type E 3.8 FIA aura néanmoins besoin d'une révision complète avant de reprendre la piste et son Passeport Technique Historique sera à renouveler. Proposée à une estimation attractive, cette Type E bien connue du circuit VHC depuis une dizaine d'années attend son nouveau propriétaire pour réitérer ses excellentes performances en rallye ou sur circuit.



brilliant sports car achieved an excellent 4th place overall at the 24 Hours of Le Mans, driven by Salvadori and Cunningham. The E-Type was at the front of the grid and proved a fierce competitor to the Ferraris and Aston Martins which were its main rivals. While the standard models enjoyed considerable success in national races, the lightweight versions performed better in international events. Built in tiny numbers by the factory, the lightweight versions were fitted with an aluminium engine block and all-aluminium body. As these were too expensive for many private teams, semi-lightweight versions

appeared, which kept the cast-iron XK engine block, which was considered more reliable, but were fitted with aluminium body panels (bonnet, doors and boot lid).

This Jaguar E-Type was initially a road specimen, transformed at the end of the 2000s for historical competitions in the workshops of Equipe Europe. Initially intended for regularity events, the preparation of the car will be optimized to comply with FIA regulations and therefore become eligible for the historic calendar events. Jean Brandenburg will follow exactly the same trajectory as his

Jaguar. He will enter the 2012 and 2014 Tour Auto in regularity, then entrust the preparation to Equipe Europe in order to enter it later in competition. The steel doors and bonnet will be replaced by aluminium ones, a 6-point roll cage is installed, as well as a circuit breaker, competition fuel tank, homologated racing seats, and all other equipment authorised by the homologation form to obtain an FIA Historical Technical Passport. Having become accustomed to historic competitions, Jean Brandenburg then enters in 2016 in the Competition category of the Tour Auto and will finish 47th overall and



10th in the GTS12 class. Still followed by the Equipe Europe workshops, this E-Type will also take part in two rounds of the Sixties Endurance at Peter Auto in 2016. It will finish 36th overall in Spa and 31st out of 74 cars starting in the Dix Mille Tours du Castellet. Between these two rounds of the championship, Jean Brandenburg will take his car to 30th place in the very tough grid 4 at Le Mans Classic. But it is indeed in 2017 that this car will sign its best result with a second place in the general classification of the Tour Auto in Competition category, behind the Ford GT 40 of the British drivers Andrew Smith

and James Cottingham. Over the years, this car has the advantage of having been driven cleanly and of having been followed by the Equipe Europe workshops throughout its career in historic competitions. In good working order, this E-Type 3.8 FIA coupé will nevertheless need a complete overhaul before going back on track and its Historic Technical Passport will need to be renewed. Offered at an attractive estimate, this well-known E-Type is waiting for its new owner to repeat its excellent performances in rallying or on the circuit.



Histoire très complète depuis l'origine
Palmarès en période
Nombreuses participations en
compétitions historiques

Châssis : CH-DBE-63

*Comprehensive history since new
Competition success in period
Numerous entries in historic motorsport
events*

Chassis number: CH-DBE-63

230 000 / 280 000 €



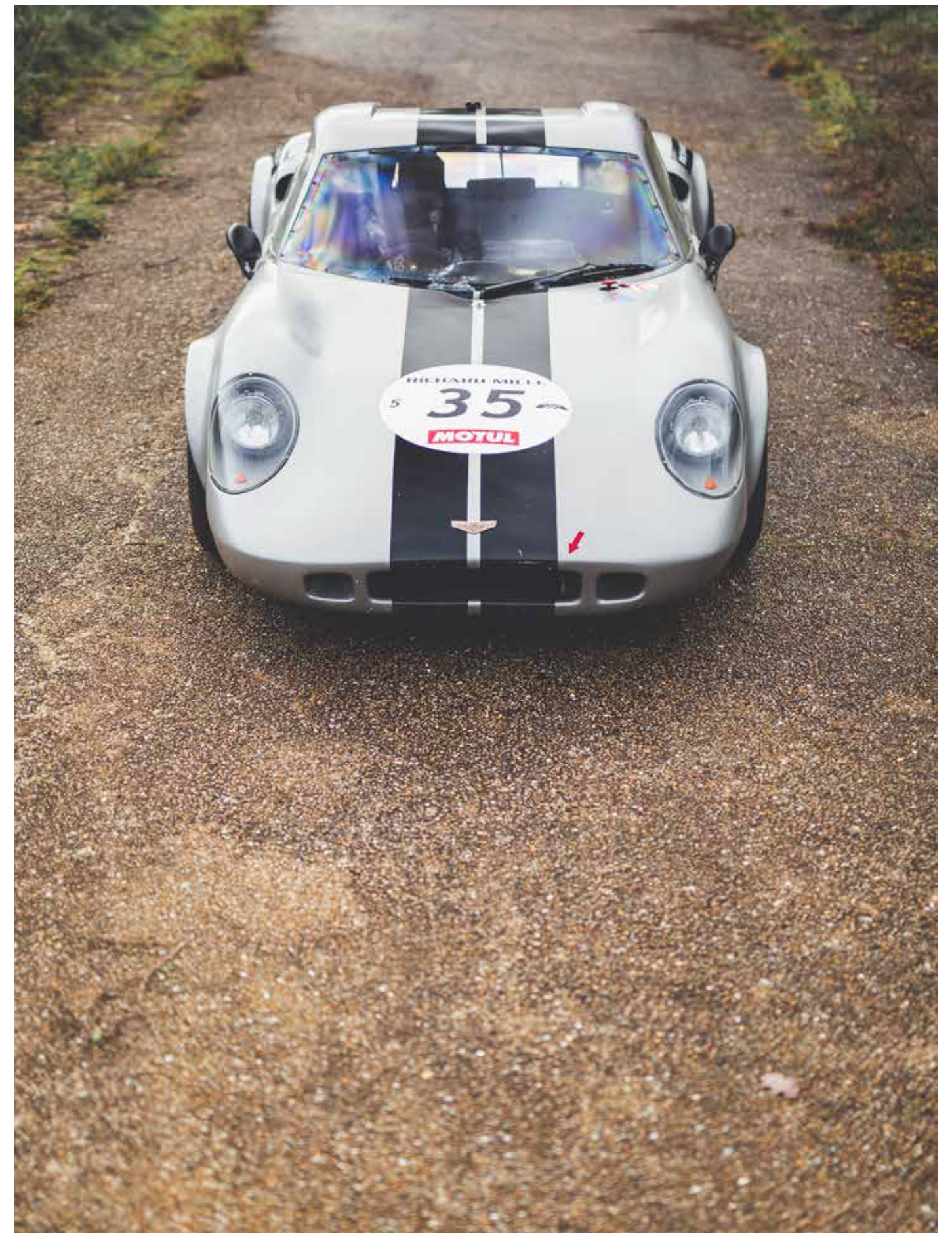
1968 chevron B8

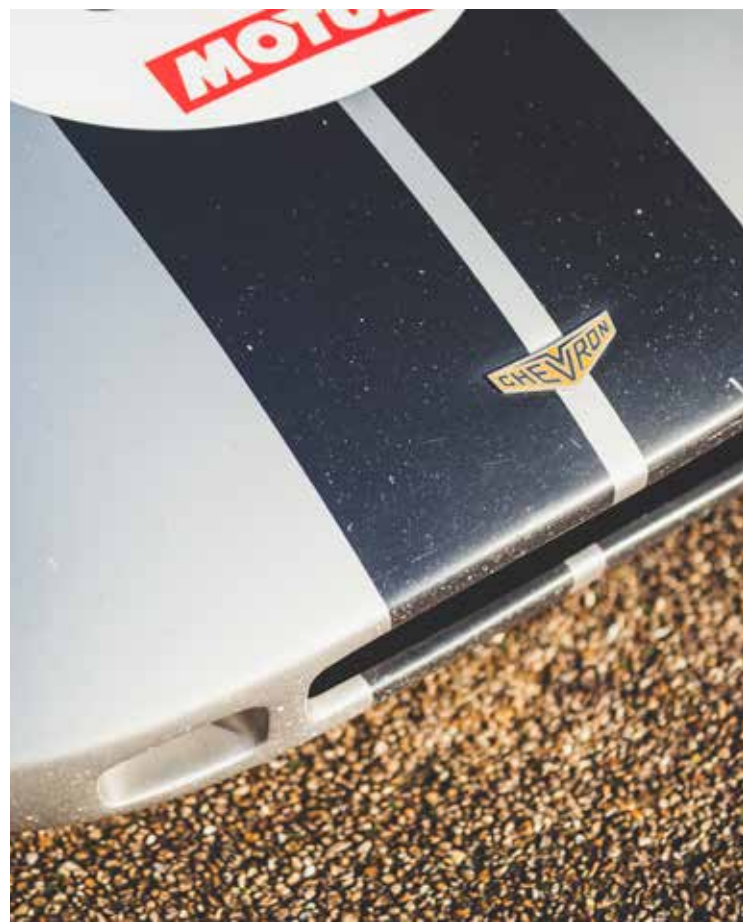
Fondée par Derek Bennett au milieu des années 60, Chevron fera vite sa place dans le paysage des compétitions automobiles, à une époque où la demande pour les voitures de course ne faiblit pas. Conçue en 1966, la Chevron GT aussi appelée B3 est celle qui va préfigurer la future B8. Fabriquée autour d'un châssis multitubulaire, et propulsée par un 4 cylindre Ford Cosworth ou BMW, elles se distingueront rapidement dans

leur classe -2.0 litres. Le succès de la B8 ne se fera pas attendre, et 44 châssis furent vendus entre 1968 et 1970. Homologuée en tant que voiture de sport du groupe 4 en 1968, la B8 est certainement la voiture qui a établi Chevron au rang de constructeur sérieux et performant, capable de concurrencer et encore mieux de battre ses principaux rivaux. Multipliant les victoires de classe et de nombreuses places d'honneur dans les plus grandes

compétitions internationales, la B8 rapide, maniable et polyvalente aura construit sa légende. Encore aujourd'hui la B8 continue d'écumer les circuits du monde entier dans les séries dédiées aux véhicules historiques de compétition.

La Chevron B8 que nous vous présentons ici est le châssis CH-DBE-63 acheté au printemps 1968 par le pilote anglais Nigel Morriison. Jaune à l'origine, elle est





engagée pour la première fois en compétition en juin 1968 à Anderstorp (Suède) où elle se classe à la 15ème place, précédée par les plus puissantes Porsche 910, 906, Lola T70 et autre Ford GT40. Le pilote anglais enchaîne les courses et signe une 12ème place à Hockenheim puis une 10ème au Grand Prix du Mugello où plus de 60 voitures étaient engagées. Sa dernière course de la saison 1968 sera les 500 km d'Imola aux côtés de l'autre Chevron B8 engagée par Digby Martland connu pour sa fidélité à la marque et à ses excellentes performances d'abord au volant de sa B6 puis de sa B8. Victime d'une sortie de piste, Nigel Morrison ne termine pas la course et enverra sa voiture à l'usine pour qu'elle soit à nouveau prête à courir dès le début de la saison 1969. En avril elle prendra part au RAC British Sports Car Championship à Thruxton et remportera quelques jours plus tard sa première victoire en Ecosse sur le circuit d'Ingliston. Plus tard dans la saison, le pilote anglais sera de nouveau victorieux à l'occasion du Lombank Trophy toujours à Ingliston. Andrew Fletcher qui partagea le volant avec Morrison au GP du

Mugello 1968 devient alors propriétaire du châssis CH-DBE-63 et continuera d'écrire quelques belles lignes à son palmarès. Pendant la saison 1970, Fletcher mènera sa Chevron à la 4ème place des 500km de Zolder, 5ème à Jarama en mai, 8ème au Grand Prix de Jyllandsringen (Danemark) et enfin 12ème sur la Südschleife du Nürburgring en octobre. Au total la Chevron B8 DBE-63 aura été engagée à près d'une trentaine de courses pendant ses 3 saisons de compétition. A la fin de la saison 1970, c'est Jim Robinson qui se porte acquéreur et l'importe au Canada. Elle reviendra en Angleterre au début des années 80 où elle participe à des événements du Historic Sports Car Club aux mains de Malcolm Paul. C'est en 1988 que le suédois Björn Knutson son nouveau propriétaire entreprend une restauration totale de la voiture. Le châssis est mis à nu, la mécanique intégralement démontée comme le montrent les nombreuses photos qui accompagnent l'imposant dossier de la voiture. La restauration terminée, Knutson participera jusqu'en 1993 à l'Historic SuperSportsCup en Allemagne. Là encore, un classeur

entier a été compilé par son propriétaire avec des photos d'époque, feuilles de résultats, articles de magazines, etc. Nous la reverrons à la fin des années 2000 sur les événements Peter Auto aux mains d'Olivier Audemars. Mais c'est en 2012 que Jean Brandenburg achète la Chevron B8 pour participer lui aussi au championnat historique Classic Endurance Racing. Il effectue ses premiers tours de roue à Imola avec son ami Jean-Luc George et termine 11ème de sa première course. Il bouclera sa saison 2012 avec deux autres participations aux Dix Mille Tours du Castellet puis à Barcelone. Le suisse prendra part à 5 saisons du championnat CER jusqu'en 2018 et à 3 Le Mans Classic au sein de l'écurie Equipe Europe. Il nous confia il y a quelques années que la Chevron était la voiture qu'il aimait le plus piloter. Toujours parfaitement entretenue au fil des saisons dans les ateliers d'Yvan Mahé, cette Chevron B8 performante et extrêmement bien documentée est connue sur la scène des compétitions historiques mais nécessitera une révision complète avant de reprendre la piste.



Founded by Derek Bennett in the mid-1960s, Chevron soon found a place for itself in motorsport, at a time when there was a growing demand for racing cars. Designed in 1966, the Chevron GT – also known as the B3 – was a forerunner of the forthcoming B8. Constructed around a multi-tube chassis and powered by a four-cylinder Ford Cosworth or BMW engine, it rapidly made its mark in the 2-litre class. The B8 soon proved successful and 44 chassis were sold from 1968 to 1970. Homologated as a Group 4 sports car in 1968, the B8 was certainly the car which established Chevron as a serious and effective car builder, capable of taking on and even beating its main rivals. Racking up class wins and honourable results in the top



<i>ANNÉE</i>	<i>ÉPREUVE OU ÉVÈNEMENT</i>	<i>ÉQUIPAGE</i>	<i>RÉSULTAT</i>
1968	Meeting international d'Andertorp	Morrison	15 ^e
1968	Meeting international d'Hockenheim	Morrison	12 ^e
1968	Grand Prix du Mugello	Morrison / Fletcher	10 ^e
1968	Wunstorf	Morrison	14 ^e
1968	500 Km d'Imola	Morrison	DNF
1969	Embassy Trophy Thruxton	Morrison (Scottish Privateers)	15 ^e
1969	Meeting d'Ingliston	Morrison	1 ^{er}
1969	Meeting international d'Andertorp	Morrison (Scottish Privateers)	DNF
1969	Grand Prix de Suède	Morrison	13 ^e
1969	Lombank Trophy Ingliston	Morrison	1 ^{er}
1970	500 Km de Zolder	Fletcher / Veitch	4 ^e
1970	European 2L Championship Salzburgring	Fletcher	non communiqué
1970	Spanish SCC Jarama	Fletcher	5 ^e
1970	Interserie de Croft	Fletcher	12 ^e
1970	Grand Prix de Jyllandsringen	Fletcher	8 ^e
1970	RAC Brands Hatch	Fletcher	DNF
1970	Dunes Trophy Zandvoort	Fletcher	DNF
1970	Meeting international du Nürburgring	Fletcher	12 ^e
1970	6h de Jarama	Franey / Fletcher	non communiqué
1970	Grand Prix de la Corniche à Casablanca	Fletcher	DNF
2013	CER - Imola Classic	Brandenburg / George	11 ^e
2013	CER - Dix Mille Tours du Castellet	Brandenburg / George	21 ^e
2013	CER - Barcelona	Brandenburg / George	27 ^e
2014	Le Mans Classic (plateau 5)	Brandenburg / George	25 ^e
2016	Le Mans Classic (plateau 5)	Brandenburg / Favaro	40 ^e
2018	Le Mans Classic (plateau 5)	Brandenburg / Nicolet / Favaro	47 ^e



international races, the B8 proved quick, easy to handle and an all-rounder: a legend was born. Even today, the B8 continues to lap circuits around the world in series reserved for historic racing cars.

The Chevron B8 we are presenting here, chassis no. CH-DBE-63, was bought in spring 1968 by the English driver Nigel Morrison. Originally painted yellow, it was entered in competition for the first time in June 1968 at Anderstorp (Sweden), where it finished 15th, behind the more powerful Porsche 910 and 906, Lola T70 and Ford GT40 cars. The English driver carried on racing at one meeting after another, achieving 12th place at Hockenheim and then 10th at the Mugello Grand Prix, where

more than 60 cars were competing. His final race in the 1968 season would be the Imola 500 km, alongside the other Chevron B8 entered by Digby Martland, who was known for his loyalty to Chevron and for his excellent results, first at the wheel of his B6 and then of his B8. Morrison didn't finish the race after crashing out and sent his car back to the factory so that it would be ready to race again at the start of the 1969 season. In April, he competed in the RAC British Sports Car Championship at Thruxton and a few days later scored his first victory, in Scotland at the Ingliston Circuit. Later in the season, the English driver again claimed victory, this time in the Lombank Trophy, again at Ingliston. Andrew Fletcher, who shared the driving

with Morrison at the 1968 Mugello Grand Prix then became the owner of chassis no. CH-DBE-63 and added some more fine results to its record in competition. During the 1970 season, Fletcher took the Chevron home to 4th place in the Zolder 500 km race, 5th at Jarama in May, 8th at the Danish Grand Prix at Jyllandsringen and finally 12th on the Südschleife at the Nürburgring in October. Altogether, the Chevron B8 DBE-63 took part in nearly 30 races during its three seasons in competition. At the end of the 1970 season, Jim Robinson acquired the car and imported it into Canada. It returned to England at the start of the 1980s, where it competed in the events organised by the Historic Sports Car Club, driven by Malcolm Paul. In 1988, its



new Swedish owner, Björn Knutson, undertook a complete restoration of the car. The chassis was stripped down and the engine entirely dismantled, as can be seen from the many photographs in the substantial file with the car. Once the restoration was finished, Knutson took part in the Historic Super Sports Cup in Germany until 1993. Once again, the owner filled an entire binder with period photographs, results sheets, magazine articles and so on. It turned up again at the end of the 2000s in the events run by Peter Auto, driven by Olivier Audemars. It was in 2012, however, that Jean Brandenburg bought the Chevron B8 to take part too in the Classic Endurance Racing historic championship. He drove it for the first time at Imola with his

friend Jean-Luc George and finished 11th in his first race. He completed the 2012 season with two more events, the Dix Mille Tours at Le Castellet and then at Barcelona. The Swiss driver took part in five seasons of the CER championship until 2018 and three times at the Le Mans Classic, as a member of the Equipe Europe team. He told us a few years ago that the Chevron was the car he most enjoyed driving. Always perfectly maintained each season in Yvan Mahé's workshops, this fast Chevron B8 with its extensive documentation is well known on the historic racing scene, but will need a full service before returning to the track.



Historique suivi depuis l'origine
Ex 24h du Mans 1963, Targa Florio 1964,
1000 Km de Monza, etc...
Intégralement restaurée en 2012

Titre de circulation anglais
Châssis : AR10126*00197
vendue sans contrôle technique

*Documented history since new
Ex-1963 Le Mans 24 Hours, 1964 Targa
Florio, Monza 1000 Km etc...
Fully restored in 2012*

*English registration papers
Chassis number: AR10126*00197
sold without technical inspection*

550 000 / 750 000 €



Alfa Romeo GIULIETTA ¹⁹⁶² SZ CODA TRONCA

Voulue par Alfa Romeo au début des années 50, la Giulietta sera présentée dans sa version initiale en 1954 au salon de Turin. Fort du succès commercial que remporte la petite Alfa, le modèle sera décliné en plusieurs versions et connaîtra de nombreux succès en compétition notamment grâce à l'accord passé

entre le constructeur italien et le carrossier Zagato aboutissant à la conception d'une version au dessin mieux profilé et à la carrosserie allégée en aluminium. Ainsi naîtra la Giulietta SZ (Sport Zagato) dont à peine plus de 200 exemplaires au total seront fabriqués. Cette série limitée sera déclinée dans une version SZ Coda Tronca

aussi appelée SZ2, produite à seulement une trentaine d'exemplaires. C'est l'un d'eux, le châssis 00197 que nous vous présentons dans ces pages.

Cette Alfa Romeo Giulietta SZ Coda Tronca fut livrée neuve à Bologne et fit ses premiers tours de roue en compé-



tion aux 1000 Km de Paris 1962, aux mains de Giampiero Biscaldi et Romolo Rossi, engagée par la Scuderia Sant Ambroeus. Pour sa première course, elle terminera 16ème au classement général et 4ème de sa classe. Elle participera ensuite aux 24 heures du Mans en 1963, toujours avec la Scuderia Sant Ambroeus mais se verra disqualifiée à cause d'un ravitaillement en huile trop tôt dans la course. Elle n'aura parcouru que 70 tours. En 1964 alors qu'elle est désormais la pro-

priété du Comte Girolamo Capra, elle se classe 21ème de la Targa Florio. Lui aussi membre de la Scuderia Sant Ambroeus, Capra prendra part cette même année aux 1000 Km du Nürburgring, au Mugello GT Grand Prix, ainsi qu'au championnat d'Italie de course de côte. Pour sa quatrième saison de compétition, la Giulietta 00197 sera engagée à son ultime manche du championnat du monde d'endurance et signera une très belle 6ème place au général des 1000 Km de Monza 1965.

En fin de saison le Comte Capra fait l'acquisition d'une Alfa Romeo TZ et vend la SZ à Danilo Parnetti qui prendra part au championnat d'Italie de la montagne pour la saison 1966. Anecdote amusante, une vidéo d'époque l'illustre en action aux mains de Parnetti, intercalée entre le passage d'une Abarth OT 1300 et d'une Ferrari 275 LM.

Sa carrière sportive terminée, cette SZ Coda Tronca rejoindra la superbe collec-



No. Serie di immatricolazione: 521064
 P.A.N. 521064
AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA
 UFFICIO DEL PUBBLICO REGISTRO AUTOMOBILISTICO A
 IDENTIFICAZIONE E CARATTERISTICHE DELL'AUTOVICICLO
 Numero della carta di immatricolazione: 521064
 Placca: 521064
 Marca: Alfa Romeo
 Modello: Giulietta
 Anno: 1962
 Motori: 1200 cc
 Cilindri: 4
 Tipo: Benzina
 Potenza: 40 CV
 Data della prima immatricolazione: 12-8-62
 Per la trascrizione: prima del secondo semestre 63
 Per la trascrizione: il terzo del secondo semestre 63
 Per gli Archiviati: importo anni: 3/1963

Periodo	Proprietario	Indirizzo
1	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
2	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
3	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
4	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
5	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
6	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
7	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
8	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
9	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
10	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
11	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
12	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
13	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
14	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
15	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
16	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
17	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
18	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
19	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
20	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
21	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
22	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
23	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
24	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
25	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
26	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
27	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
28	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
29	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62
30	M. F. 62	Reg. Proprietario: M. F. 62



tion du japonais Yoshi Hayashi au début des années 80 où elle côtoie plusieurs années quelques autres consœurs dont la Giulia Sport Speciale Pininfarina, une TZ et une Sprint Stradale. Elle traversera le Pacifique pour rejoindre une vingtaine d'années après la collection de Bruce Bradburn, puis Peter Hageman qui l'inscrira à Pebble Beach en 2008. Exposée à Rétromobile en 2010, elle devient alors la propriété d'un nouveau collectionneur français qui lui fera retrouver le chemin des circuits en participant à une manche du très exclusif plateau Trofeo Nastro Rosso (Peter Auto) regroupant les plus authentiques Ferrari 250 GT SWB, Maserati 300 S et autres Ferrari 275 GTB. Quelques mois plus tard, elle revient dans la Sarthe pour la





<i>ANNÉE</i>	<i>ÉPREUVE OU ÉVÈNEMENT</i>	<i>ÉQUIPAGE</i>	<i>RÉSULTAT</i>
1962	1000 Km de Paris	Biscaldi / Rossi (Scuderia Sant Ambroeus)	16 ^e
1963	24 du Mans	Biscaldi / "Kim" (Scuderia Sant Ambroeus)	disqualifiée au 25 ^e tour
1964	Targa Florio	Capra / Galli (Scuderia Sant Ambroeus)	10 ^e
1964	1000 Km du Nürburgring	Capra / Wissel (Scuderia Sant Ambroeus)	43 ^e
1964	Mugello GT Grand Prix	Capra (Scuderia Sant Ambroeus)	25 ^e
1964	Course de côte de Trieste-Opicina	Capra (Scuderia Sant Ambroeus)	non communiqué
1964	Course de côte de Agordo-Farenzena	Capra (Scuderia Sant Ambroeus)	non communiqué
1965	1000 km de Monza	Capra / Galli (Scuderia Sant Ambroeus)	6 ^e
1965	Copa del Consiglio	Capra (Scuderia Sant Ambroeus)	non communiqué
1966	Course de côte de Gubbio-Mengara	Parnetti	non communiqué
2010	Trofeo Nastro Rosso - Dix Mille Tours du Castellet	Perrier	9 ^e
2010	Le Mans Classic (plateau 3)	Perrier/de Fortis	non communiqué
2014	Tour Auto Optic 2000	Perrier/Perrier	61 ^e
2014	Le Mans Classic (plateau 3)	Perrier/Perrier	64 ^e
2018	The Greatest's Trophy - Spa Classic	Brandenburg/Nicolet (Equipe Europe)	12 ^e
2018	Le Mans Classic (plateau 3)	Brandenburg/Nicolet/Favaro (Equipe Europe)	67 ^e
2018	Rallye des Légendes Richard Mille	Brandenburg/Nicolet (Equipe Europe)	pas de classement



cinquième édition du Mans Classic portant le n°58. Désireux de poursuivre sa carrière en compétitions historiques, son nouveau propriétaire fera restaurer l'auto en Angleterre chez le spécialiste Alfaholics qui prendra soin de remettre la voiture dans la configuration du Mans en 1963. Arrivée en Angleterre en février 2011, la voiture est alors intégralement mise à nue et la mécanique démontée pour être remise à neuf. Les vitres étaient rayées, mais toutes

les pièces d'origine en plexiglas ont été conservées après avoir été sablées et polies. Elle reviendra à la compétition en 2014 avec une participation au Tour Auto puis au Mans Classic. C'est alors qu'elle fait l'objet d'un article de Mick Walsh à l'été 2015 dans l'incontournable Classic & Sports Car. Gentleman Driver connu et reconnu dans le milieu des courses historiques, c'est le regretté Jean Brandenburg qui en fait l'acquisition en 2017. Préparée

comme toutes ses autos dans les ateliers d'Yvan Mahé, la Giulietta roulera en 2018 à trois reprises en compétition avec son nouveau propriétaire, à Spa, une nouvelle fois au Mans Classic et enfin au Rallye des Légendes Richard Mille. Pièce Maîtresse de la Collection Jean Brandenburg, cet exemplaire est vendu avec un deuxième moteur 1600 cm3, un deuxième pont et une deuxième boîte de vitesse.



The car Alfa Romeo wanted at the beginning of the 1950s, the first version of the Giulietta was presented in 1954 at the Turin Show. Building on the little Alfa's sales success, several versions of the model were developed and it enjoyed considerable success in competition, thanks in particular to the agreement between the Italian car maker and the coachbuilder Zagato, which led to the development of a version with more aerodynamic styling and a lightweight aluminium body. And so the Giulietta SZ (Sport Zagato) came about, of which scarcely more than 200 cars were built in all. This limited-series model was also produced in SZ Coda Tronca form, a version also known as the SZ2, of which only 30 were built. It is one of these, chassis no. 00197, which is presented here.







This Alfa Romeo Giulietta SZ Coda Tronca was delivered new in Bologna and made its competition debut in the 1000 Kilometres of Paris in 1962, driven by Giampiero Biscaldi and Romolo Rossi and entered by the Scuderia Sant'Ambroeus. For its first race, it finished 16th overall and 4th in its class. It then took part in the 1963 Le Mans 24 Hours race, again with the Scuderia Sant'Ambroeus, but was disqualified after an engine oil refilling stop too early in the race. It had completed only 70 laps. In 1964, now owned by Count Girolamo Capra, it came home 21st in the Targa Florio. Also a member of the Scuderia Sant'Ambroeus, Capra competed the same year in the Nürburgring

1000 Km race, the Mugello GT Grand Prix and the Italian hillclimb championship. For its fourth season in competition, the Giulietta no. 00197 was entered in the final round of the world endurance championship and achieved an excellent 6th place overall in the 1965 1000 Kilometres of Monza. At the end of the season, Count Capra acquired an Alfa Romeo TZ and sold the SZ to Danilo Parnetti, who took part in the Italian hillclimb championship in 1966. As an amusing side-note, a video from the period shows the car in action, driven by Parnetti and sandwiched between an Abarth OT 1300 and a Ferrari 275 LM. When its sporting career was over, the SZ

Coda Tronca entered the superb collection of the Japanese enthusiast Yoshi Hayashi at the beginning of the 1980s, where it rubbed shoulders for several years with a number of other Alfas, including the Giulia Sport Speciale Pininfarina, a TZ and a Sprint Stradale. It then crossed the Pacific some twenty years later to join Bruce Bradburn's collection, before moving on to Peter Hageman, who entered it at Pebble Beach in 2008. Displayed at Rétromobile in 2010, it was then acquired by another French collector, who took it back on track, competing in a round of the highly exclusive Trofeo Nastro Rosso (Peter Auto) alongside the most authentic Ferrari 250 GT SWB, Maserati 300 S and Fer-



rari 275 GTBs. A few months later, it returned to the Sarthe for the fifth edition of Le Mans Classic, with the racing number 58. Keen to continue its career in historic motorsport, its new owner had the car restored in England by the specialist Alfaholics, who took care to return the car to its 1963 Le Mans configuration. After it arrived in England in February 2011, the car was completely stripped down and the engine removed in order for it to be completely reconditioned. The windows were scratched, but the all the original perspex parts could be retained after they had been sanded and polished. The car returned to competition in 2014, when it took part in the Tour Auto and then Le Mans Classic. It was

at this time that it featured in an article by Mick Walsh in the leading magazine *Classic & Sports Car*. In 2017, it was acquired by the late Jean Brandenburg, a well-known and much respected amateur racer in historic motorsport. Prepared like all his cars in Yvan Mahé's workshops, the Giulietta went on to race three times in 2018 with its new owner, at Spa, at Le Mans Classic once again, and finally on the Rallye des Légendes Richard Mille. The centrepiece of Jean Brandenburg's collection, the car will be sold with a second 1600 cc engine, a spare axle and another gearbox.

La plus aboutie des 360 Modena
Seulement 838 exemplaires fabriqués
Exemplaire suivi, entretenu et peu kilométré

Titre de circulation suisse
Châssis : ZFFDT57B00013863
vendue sans contrôle technique

*The ultimate version of the 360 Modena
Only 838 cars built
Well maintained and looked after, with low mileage*

*Swiss registration papers
Chassis number: ZFFDT57B00013863
sold without technical inspection*

140 000 / 180 000 €



Ferrari 360 MODENA

CHALLENGE STRADALE

2004

Surfant sur l'incroyable succès de la Ferrari 355, la firme de Maranello présente au Salon de Genève 1999 sa remplaçante : la 360 Modena. Reprenant la formule gagnante de la berlinette à moteur V8 en position centrale arrière, le dessin de Pininfarina est résolument aérodynamique et sportif. La 360 est la première Ferrari réalisée avec un châssis et une carrosserie en aluminium, permettant un gain de poids appréciable de 28% par rapport à sa

devancière. Logé sous un dôme de verre, le moteur V8 de 3.6 litres à double arbre à cames et culasses en aluminium issu de la F355 est optimisé. Développant désormais la puissance de 400 chevaux, il est accouplé à une boîte de vitesses manuelle à six rapports ou à la boîte F1 optionnelle permettant des changements plus rapides. Comme à son habitude, la firme italienne déclinera sa berlinette dans une version plus radicale clairement orientée vers la compé-

tition mais homologuée pour la route. C'est ainsi que la Modena Challenge Stradale sera commercialisée à partir de 2003. Dans cette configuration, la 360 Modena gagne en puissance et développe 425 chevaux à 8500tr/min lui permettant d'atteindre la barre des 300 km/h et le kilomètre départ arrêté en 22 secondes seulement.

La Ferrari 360 Modena Challenge Stradale que nous vous présentons dans ces pages



a été vendue neuve en Suisse le 4 mai 2004 par le Garage Zenith, distributeur officiel de la marque à Lausanne. Elle rejoindra la collection de Jean Brandenburg en mai 2008. Véritable passionné de la firme de Maranello, Jean Brandenburg aura possédé plusieurs Ferrari dont une F40. La Modena Challenge Stradale qu'il affectionne affiche un peu moins de 20 000 kilomètres lorsqu'il en fait l'acquisition. Elle en aura parcouru 25 000 de plus jusqu'à aujourd'hui, au gré des sorties du club Ferrari ou de ses ballades dans les Alpes Suisse avec son épouse. Avec sa teinte Grigio Titanio (seuls

16 exemplaires dans cette teinte selon le Challenge Stradale registry) équipée du pack carbone et de sa bande centrale adhésive rapportée, rehaussée par ses jantes 19", l'ambiance course est au rendez-vous. Toujours entretenue dans le réseau ou chez des spécialistes Ferrari, cet exemplaire a été intégralement révisé fin 2016. A cette occasion, la courroie de distribution et les tendeurs ont été remplacés. Elle fonctionne donc normalement et n'a parcouru depuis qu'à peine plus de 700 kilomètres portant ainsi son compteur à un total de 45 130 kilomètres. Extérieurement, la carrosserie

présente très bien, nous n'avons pas relevé de signe apparent de choc et la peinture semble bien être celle d'origine. Toujours très soigneux et amateur d'accessoires, cette 360 Modena Challenge Stradale sera vendue avec tous ses carnets, ses deux jeux de clés, sa trousse à outil et ses valises. Avec une production limitée à 838 exemplaires, les Modena Challenge Stradale sont rares et présentent aujourd'hui un réel intérêt en collection. Les voitures à l'historique connu, entretenues et peu kilométrées sont à privilégier. Celle de Jean Brandenburg en est un parfait exemple.

reach a top speed of 300 kph (186 mph) and cover 1000 m from a standing start in just 22 seconds.

The Ferrari 360 Modena Challenge Stradale we are presenting here was sold new in Switzerland on 4 May 2004 by the Garage Zénith, the official distributor for the marque in Lausanne. A real enthusiast for the cars from Maranello, Jean Brandenburg owned several Ferraris, including an F40. His Modena Challenge Stradale, which he called "My blonde", showed a little under 20,000 km (12,400 miles) when he bought it in 2008. It has covered another 25,000 km (15,500 miles) until the present day, notched up during trips with the Ferrari Club or drives in the Swiss Alps with his wife. Finished in Grigio Titanio (one of only 16 in this colour, according to the Challenge Stradale registry) and equipped with the carbon pack and the additional stick-on centre stripe, its looks accentuated by its 19" wheels, the atmosphere of motor

racing is well and truly present. The car has always been maintained in the official dealer network or by independent Ferrari specialists and was given a full service at the end of 2016. On this occasion, the timing belt and tensioners were replaced. It therefore runs as it should and has since covered little more than 700 km (435 miles), bringing the total on the odometer to 45,130 km (28,042 miles). Externally, the bodywork is in very good condition; we found no evidence of accident damage and the paint appears to be original. The owner was always meticulous and a fan of accessories, and this 360 Modena Challenge Stradale will be sold with all its books, two sets of keys, its toolkit and fitted luggage. With production limited to 838 cars, the Modena Challenge Stradale is rare and now of real interest to collectors. Cars with a known history, which have been well maintained and have a low mileage are to be preferred. Jean Brandenburg's car is a perfect example of this.



Riding on the incredible success enjoyed by the Ferrari 355, the firm from Maranello presented its replacement at the Geneva Motor Show in 1999: the 360 Modena. Applying the same successful formula of a mid-rear engined V8 berlinetta, Pininfarina's design was resolutely sporty and aerodynamic. The 360 was the first Ferrari to be built

with an aluminium chassis and bodywork, allowing an appreciable weight saving of 28% compared with its predecessor. Located under a glass cover, the 3.6-litre dual overhead cam engine with aluminium cylinder heads derived from the F355 was optimized. Now producing 400 bhp, it was mated to a six-speed manual gearbox or to the optional F1 transmission,

which enabled quicker gearchanges. As usual, the Italian firm produced a more radical version of its berlinetta, clearly intended for competition, but which was also homologated for road use. Thus the Modena Challenge Stradale went on sale from 2003. In this configuration, the 360 Modena developed extra power, producing 425 bhp at 8500 rpm, enabling it to



2^e main
Toujours entretenue dans le réseau Porsche
Estimation attractive

2 owners
Always maintained in the Porsche dealer network
Attractive estimated price

Carte grise française
Châssis : WPOZZZ99Z8S750259
sold without technical inspection

French registration papers
Chassis number: WPOZZZ99Z8S750259
sold without technical inspection

45 000 / 55 000 €

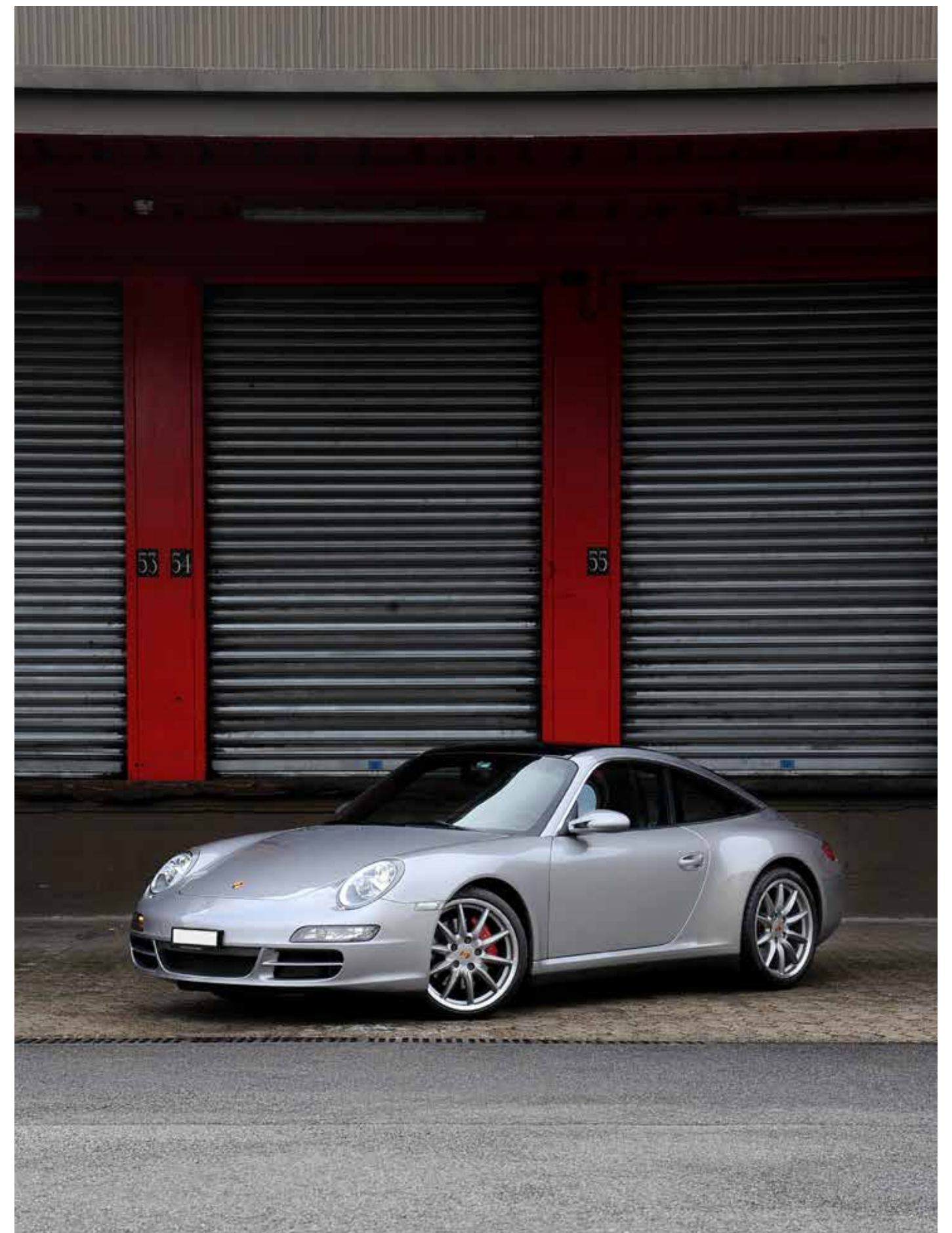


2007
Porsche **911** TYPE 997
Targa 4S
Tiptronic S

Remplaçante de la mal aimée 996, la Porsche 911 type 997 est introduite sur le marché en 2004, mais ce n'est qu'en 2006 que la version Targa 4S fait son apparition au catalogue. La firme de Zuffenhausen proposera une version 4S plus aboutie que la 996, son flat 6 de 3.8L en alliage léger développe 355 chevaux et un couple de 400 Nm qui culmine à 6600 tr/min. Le flat six est associé à une boîte manuelle à 6 rapports ou à une

boîte Tiptronic reliée à une transmission intégrale. L'équipement de série est pléthorique et l'habitacle brille toujours par une qualité de finition et de présentation exceptionnelle. La 997 Targa 4S est lourde et accuse 1,6 tonne sur la balance mais sa conception en fait une voiture presque gracile face aux concurrentes, à tel point qu'elle présente une vraie polyvalence pour un usage quotidien avec une facilité de conduite réelle.

Vendu neuf par la concession Porsche de Genève le 12 novembre 2007, cet exemplaire est arrivé dans la collection de Jean Brandenburg en avril 2009. Il s'agit donc d'une deuxième main qui affiche à ce jour un peu plus de 53 000 km au compteur. Jean Brandenburg aimait se rendre avec sur les circuits proches de la Suisse pour les courses historiques auxquelles il participait. Equipée du moteur M97/01 accouplé à une boîte automatique Trip-



tronic, cette auto est facile à prendre en mains et sait se montrer très efficace tout en restant très docile lorsque le rythme devient plus soutenu. Dans sa teinte spéciale métallisée Argent GT (LM7Z), combinée à un intérieur mêlant cuir et alcantara, et ses jantes Carrera Classic, cet exemplaire est une réelle alliance entre

discretion, elegance et sportivité. De nombreuses options équipent cette 911, telles que la transmission Tiptronic 5 vitesses (249), les capteurs de pluie (268), les sièges chauffants (342) ou le volant multifonctions en cuir lisse (431), entre autres. Toujours entretenue au centre Porsche Genève, tous les tampons figurent sur le

carnet de garantie et entretien. En bon état de marche, et révisée en juillet 2018 (petit entretien) il faudra néanmoins prévoir une révision prochaine pour répondre aux préconisations du constructeur.

Targa 4S is heavy, tipping the scales at 1.6 tonnes, but its design makes it look almost slender compared with its competitors, to the point where it is a truly versatile car suited to everyday use and is genuinely easy to drive.

Sold new by the Porsche dealership in Geneva on 12 November 2007, this model joined Jean Brandenburg's collection in April 2009. It is therefore a two-owner car with just over 53,000 km (33,000 miles) recorded today. Brandenburg liked to drive it to the circuits near Switzerland where he took part in historic races. Fitted with the M97/01 engine, mated to a Tiptronic automatic transmission, it is an easy car to control, proving highly effective yet remaining very manageable when the driver ups the pace. Specially finished in metallic

GT Silver (LM7Z), with an interior which combines leather and alcantara and fitted with Carrera Classic alloy wheels, this 911 is a perfect blend of discretion, elegance and sportiness. It is fitted with numerous options, including the five-speed Tiptronic transmission (249), rain sensors (268), heated seats (342) and the multi-function steering wheel in smooth leather (431). Always maintained at the Porsche Centre in Geneva, the service and warranty booklet is fully stamped up. In good running order and last serviced in July 2018 (minor service), a service should nevertheless be carried out soon to comply with the manufacturer's recommendations.



The replacement for the unloved 996, the Type 997 Porsche 911 was introduced in the market in 2004, but it was only in 2006 that the Targa 4S version made its appearance in the range. The Zuf-

fenhausen firm offered a 4S version which was more accomplished than the 996; its light alloy 3.8-litre flat-six developed 355 bhp at 6600 rpm and torque of 400 Nm. The flat-six was mated to a six-speed

manual transmission or a Tiptronic gearbox and drive was to all four wheels. The standard equipment was generous and the interior still stands out for its exceptional appearance and quality of finish. The 997



Passeport technique historique
Préparation récente
Prête à courir

*Historical Technical Passport
Recent preparation
Ready to run*

150 000 / 180 000 €

Carte grise française
Châssis : 9113501187

*French registration
Chassis number: 9113501187*



Porsche 911 2.5 S/T

1973 REPLICIA

La Porsche 911 2.5 S/T apparaît en 1972. Elle a été conçue pour courir sur circuit ou en rallye afin de participer à des compétitions prestigieuses comme la Targa Florio ou les 24 Heures du Mans. Il s'agit d'une 911 2.4 S de série modifiée en stricte conformité avec les réglementations internationales sportives. On retrouve notamment des extensions d'ailes, une

préparation moteur, des amortisseurs spécifiques et des freins de Porsche 917. Concernant la transmission, deux options étaient proposées, une boîte longue pour le circuit et boîte courte pour le rallye. Le moteur est revu et sa cylindrée est augmentée à 2492 cc. Au départ, la fiabilité de celui-ci s'avère difficile. C'est le préparateur Louis Meznarie qui proposera une alternative à Porsche

et se verra confié le développement et la préparation des autos. Aux 24 Heures du Mans 1972, Jürgen Barth remportera la victoire dans sa catégorie et finira 13ème au classement général. 24 exemplaires seulement seront produits. Les 2.5 S/T courront entre 1972 et 1973 et serviront de laboratoire pour la future 2.8 RSR.



L'exemplaire que nous proposons est une 911 2.5 S/T replica de 1973 ayant pour base une 911 2.4 I T. Cette auto a été entièrement préparée afin de répondre à la fiche d'homologation FIA 3025. Son passeport technique historique a été validé le 26 août 2019. Le moteur de base (2.4 I T) a subi une préparation complète chez Triniane Racing pour un montant d'environ 35 000 €. On retrouve un système double allumage Bosch ainsi

qu'une pompe à injection modifiée par le spécialiste Eisenbandt. Le Flat-6 est associé à une boîte de vitesses de type 915 et à un pont autobloquant à gros couple conique. Au niveau du freinage la voiture a reçu des étriers de Porsche 917 et un double palonnier. Les ailes et le capot sont en acier et les trains roulants sont équipés de suspensions spécifiques conformément à la fiche d'homologation. Notre exemplaire pos-

sède également un réservoir en plastique de 85 litres. En février la voiture a reçu 4 pneus neufs, les disques et les plaquettes avant ont été remplacés et une vidange moteur a été effectuée. Notre 2.5 S/T est aujourd'hui présentée à une estimation attractive, sa préparation récente et son PTH valide jusqu'en 2029, vous assurent un maximum de plaisir à son volant pour les années à venir.

engine was difficult. It is the tuner Louis Meznarie who will propose an alternative to Porsche and will be entrusted with the development and preparation of the cars. At the 1972 Le Mans 24 Hours, Jürgen Barth won his category and finished 13th overall. Only 24 cars were produced. The 2.5 S/Ts will run between 1972 and 1973 and will serve as a laboratory for the future 2.8 RSR.

35 000 €. It features a Bosch dual ignition system as well as an injection pump modified by the specialist Eisenbandt. The Flat-6 is associated with a 915 type gearbox and a self-locking axle with high bevel torque. For braking, the car has been fitted with Porsche 917 calipers and a double rudder bar. The wings and bonnet are made of steel and the running gears are equipped with specific suspensions according to the homologation sheet. Our car also has an 85 litre plastic tank. In February the car received 4 new tyres, the front discs and pads have been replaced and the engine has been drained. Our 2.5 S/T is now presented at an attractive estimate, its recent preparation and its PTH valid until 2029, assure you a maximum of pleasure at the wheel for the years to come.

The car we propose is a 1973 911 2.5 S/T replica based on a 911 2.4 I T. This car has been entirely prepared in order to comply with the FIA 3025 homologation sheet. Its historic technical passport was validated on August 26th 2019. The base engine (2.4 I T) underwent a complete preparation at Triniane Racing for an amount of about



The Porsche 911 2.5 S/T appears in 1972. It was designed to run on a circuit or in a rally in order to participate in prestigious competitions such as the Targa Florio or the Le Mans 24 Hours. It

is a production 911 2.4 S modified in strict compliance with international sporting regulations. It includes wing extensions, engine preparation, specific shock absorbers and Porsche 917 brakes. Regarding

the transmission, two options were proposed, a long gearbox for the circuit and a short gearbox for the rally. The engine is revised and its displacement is increased to 2492 cc. At the start, the reliability of the

Histoire singulière
Préparation de haut niveau
Historique en compétition

Titre de circulation américain
Châssis : 119300089
vendue sans contrôle technique

*Singular history
High-level mechanic preparation
References in historic racing*

*American registration title
Chassis number: 119300089
sold without technical inspection*

120 000 / 150 000 €



PORSCHE

1969 911 S

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.

La Porsche 911 2.0 S que nous présentons ici a une histoire très singulière puisqu'elle fut convertie en voiture de course au début des années 90 par le pilote américain Monte Shelton malheureusement



décédé en 2019. Peu connu en Europe, il participa durant toute sa carrière à plus de 130 courses sur les plus réputés des circuits nord-américains pendant près de 40 ans. S'il a piloté sur McLaren ou Lola en CanAm dans les années 70, c'est bien avec Porsche qu'il totalise le plus de départs en compétitions. Porsche 906, 911 Carrera RSR, 934/5 ou 935... Monte Shelton a piloté quelques-unes des plus belles machines de compétition fabriquées par la firme de Stuttgart, signant une vingtaine de victoires en carrière et plusieurs participations dans les plus grandes compétitions internationales dont 7 départs aux 24h de Daytona

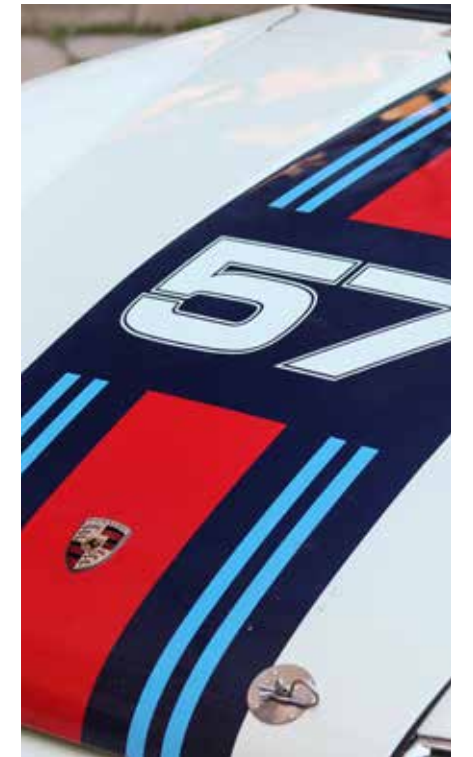
et 3 aux 6h de Watkins Glen. C'est donc au début des années 90 qu'il décide de lever un peu le pied et de participer davantage à des compétitions historiques. Il prépare donc cette 911 2.0 S à cet effet et prendra part à de nombreux événements du SCCA (Sports Car Club of America). Il équipera la voiture d'un arceau cage, de sièges baquets, d'un réservoir d'essence compétition ATL, des portières allégées, etc... Mais c'est bien du côté mécanique que la transformation est la plus radicale. Le moteur de 1991 cm³ à injection mécanique est passé entre les mains de Dick Elverude, préparateur réputé, qui obtient

alors 225 chevaux, soit 55 de plus qu'à l'origine ! La boîte de vitesse de type 901 a été améliorée avec des rapports de boîte plus courts, et les freins avant sont ceux d'une 930 Turbo. Le rapport poids/puissance est tout simplement exceptionnel et les performances bien supérieures à celle d'une 911 2.0 S classique. Aujourd'hui propriété d'un collectionneur espagnol, cette Porsche étonnante représente une opportunité unique d'acquérir un exemplaire ayant appartenu à un grand Monsieur du sport automobile.

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 Porsche 911 2.0 S we present here has a very singular history since it was converted into a race car in the early 1990s by the American driver Monte Shelton who unfortunately passed away in 2019. Little known in Europe, he competed in more than 130 races on the most famous North American circuits throughout his career for nearly 40 years. If he drove a McLaren or Lola in the CanAm in the 1970s, it was with Porsche that he made the most starts in competition. Porsche 906, 911 Carrera RSR, 934/5 or 935... Monte Shelton has driven some of the most beautiful racing machines made by the Stuttgart firm, achieving some 20 career victories and several participations in the biggest international competitions, including 7 starts in the 24h

of Daytona and 3 in the 6h of Watkins Glen. So it was in the early 90s that he decided to slow down and take part in more historic competitions. He prepares this 911 2.0 S for this purpose and will take part in many SCCA (Sports Car Club of America) events. He will fit the car with a roll cage, bucket seats, an ATL competition fuel tank, lighter doors, and so on. But it is on the mechanical side that the transformation is the most radical. The 1991 cc engine with mechanical injection passed into the hands of Dick Elverude, a renowned tuner, who then got 225 horsepower, 55 more than the original! The 901 type gearbox has been improved with shorter gear ratios, and the front brakes are those of a 930 Turbo. The power-to-weight ratio is simply outstanding and the performance is far superior to that of a conventional 911 2.0 S. Now owned by a Spanish collector, this stunning Porsche represents a unique opportunity to acquire a car that once belonged to a great Racing Driver.



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 carburetors. 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, 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



Exemplaire français d'origine
135 000 € de factures entre 2013 et 2020
V8 Chevrolet développant près de 500 chevaux !

*Delivered new in France
135 000 € spent between 2013 and 2020
500 hp V8 Chevrolet engine !*

80 000 / 120 000 €

Carte grise française de collection
Châssis : G1309247

*French registration as a historic vehicle
Chassis number: G1309247*



1954

STUDEBAKER

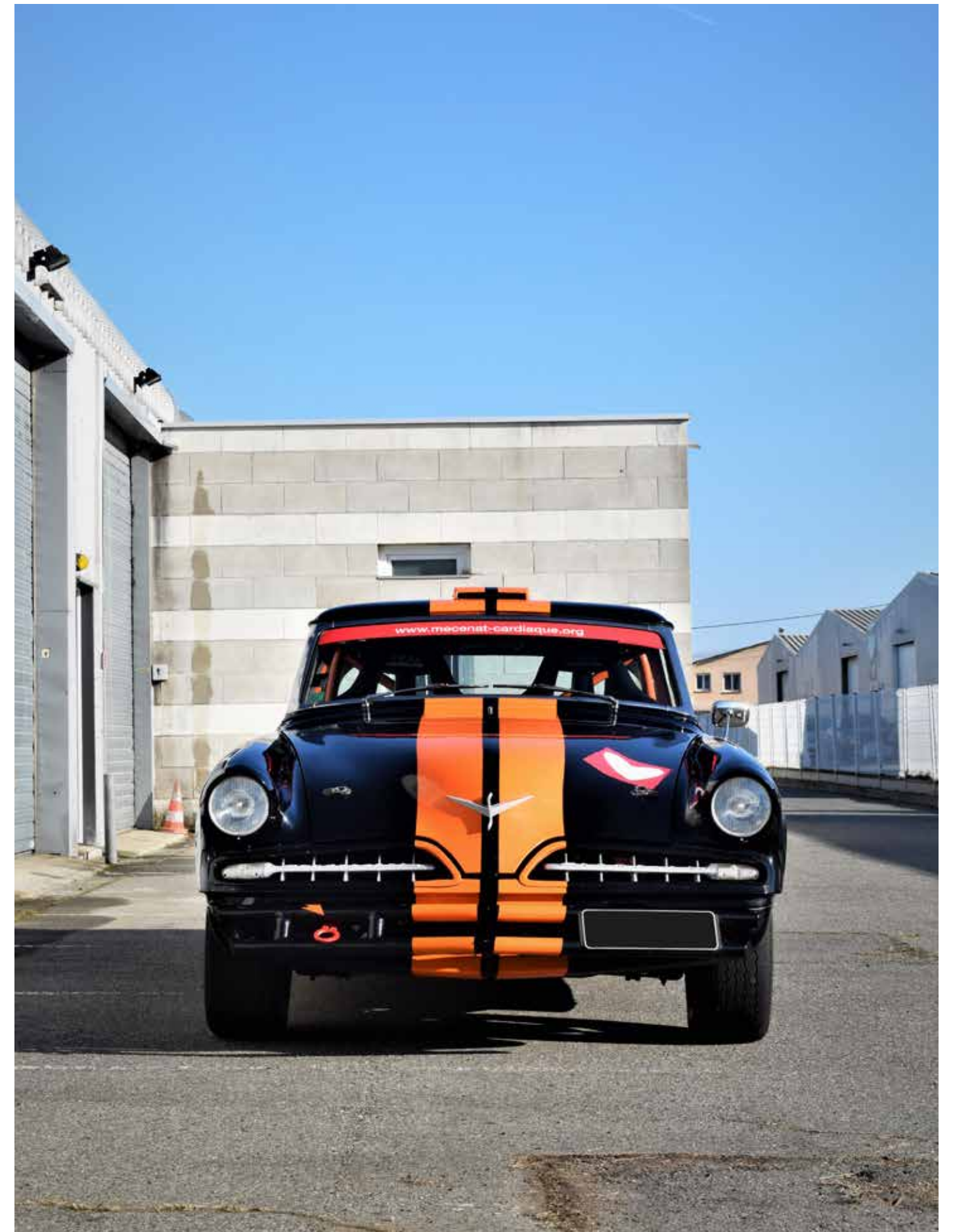
coupé CHAMPION

Peu connue en Europe, la marque Studebaker est pourtant l'un des pionniers de l'automobile aux Etats-Unis. Les premières voitures sont produites en 1902 mais se verra contraindre de d'abandonner le marché automobile en 1966, faute de moyens à investir en recherche et développement. De nombreux modèles verront le jour, et parmi eux la Champion dont la première version sortira des chaînes de production

en 1939. Au total, cinq générations de Studebaker Champion verront le jour jusqu'en 1958, et seront déclinées dans toutes les carrosseries. Propulsées par un 6 cylindre en ligne puis par un V8 de 4.7l à la fin de sa carrière, la Studebaker n'est pas une voiture destinée à la compétition. Et pourtant...en 1954, un équipage turc participa au Tour de France automobile et bien plus tard à la fin des années 80, la Studebaker Coupé

Champion deviendra la voiture star de la célèbre Carrera Panamericana qu'elle remporte à plusieurs reprises et encore de nos jours.

Le coupé Champion qui vous est présenté dans ces pages affiche une histoire intéressante. Distribuée en France par l'importateur Emile Dujardin, la marque Studebaker reste cependant assez confidentielle. Peu d'exemplaires



furent importés et rares sont ceux qui subsistent à ce jour. Celui-ci est bien l'un d'entre eux, immatriculé dans l'Hérault en 1954. Ce coupé champion restera la propriété de la même famille jusqu'en 2013 ! Son actuel deuxième propriétaire donc, décide d'entreprendre un important projet de restauration pour l'engager au Tour Auto qui n'avait jamais plus accueilli de Studebaker depuis l'unique participation de l'équipage turc en 1954. L'histoire est belle et le projet accepté par Patrick Peter

voit le jour lorsqu'elle prend le départ du Tour Auto 2014, en 2017 et enfin en 2019. Son propriétaire l'emmènera même sur la deuxième marche du podium pour sa deuxième apparition sur le Tour, à seulement 6 secondes du vainqueur de la catégorie VHRS. Véritable bête de course, elle est équipée d'un V8 Chevrolet développant près de 500 chevaux... La préparation ne s'arrête évidemment pas au moteur, et ce sont au total plus de 135 000 € justifiés sur factures qui ont

été investis dans la préparation de cette auto entre 2013 et aujourd'hui. Il n'existe pas d'équivalent en France, c'est une auto tout à fait exceptionnelle. Eligible au Tour Auto, la « Stude » comme son propriétaire actuel aime à l'appeler, est prête à prendre la route. Souple à piloter malgré ses dimensions spectaculaires, cette auto fait preuve d'un exotisme sans limites !

V8 at the end of its career, the Studebaker is not a car intended for competition. And yet...in 1954, a Turkish crew took part in the Tour de France automobile race and much later at the end of the 80's, the Studebaker Coupe Champion became the star car of the famous Carrera Panamericana which it won several times and still today. *The Champion Coupe presented to you in these pages has an interesting history. Distributed in France by the importer Emile Dujardin, the Studebaker brand remains quite confidential. Few copies were imported and very few are left to this day. This is indeed one of them, registered in the Hérault region in 1954. This champion coupé will remain the property of the same family until 2013! Its current second owner, therefore, decided to undertake a major restoration project in order to enter it in the Tour Auto, which had never hosted a Studebaker since the only participation of*

the Turkish crew in 1954. The story is beautiful and the project accepted by Patrick Peter is born when it takes the start of the Tour Auto 2014, in 2017 and finally in 2019. His owner will even take the Studebaker to the second step of the podium for his second appearance on the Tour, only 6 seconds behind the winner of the VHRS class. This true racing beast is equipped with a Chevrolet V8 developing nearly 500 hp... The preparation obviously doesn't stop at the engine, and a total of more than €135,000 justified by many invoices has been invested in the preparation of this car between 2013 and today. There is no equivalent in France, this is a very exceptional car. Eligible for the Tour Auto, the «Stude» as its current owner likes to call it, is ready to hit the road. Flexible to drive in spite of its spectacular dimensions, this car shows an exotism without limits!



Little known in Europe, the Studebaker brand is nevertheless one of the pioneers of the automobile industry in the United States. The first cars were produced in 1902 but was forced to

abandon the automobile market in 1966 due to a lack of resources to invest in research and development. Numerous models will see the light of day, including the Champion, the first version of which

will come off the production lines in 1939. In total, five generations of Studebaker Champion were produced until 1958, and were available in all body styles. Powered by a 6 cylinder in-line and then by a 4.7l



Véritable EVO 2
Préparation impressionnante
Réplique fidèle de la Delta Repsol

*Authentic EVO 2
Impressive preparation
Ready to win*

60 000 / 80 000 €

Carte française normale
Châssis : ZLA831AB000582163

*French registration papers
Chassis number: ZLA831AB000582163*



Lancia

1993

DELTA EVO II Repsol Replica

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 Intégrale 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 Intégrale 16v. En 1991, le constructeur italien présente la première évolution de sa Delta HF Intégrale qui remportera l'année d'après un onzième titre en championnat du monde des rallyes. Ultime évolution de la Lancia Delta Intégrale, la Evoluzione 2 apparaît en 1993 et voit la puissance du 4 cylindres en ligne turbo Lampredi désormais poussée à 215 che-

voux avec un couple de 320 Nm obtenu à seulement 2500 tr/min. En rallye, pour cette année 1993, Auriol and Kankkunen quittent Lancia, de même que le sponsors Martini. Les Delta portent les couleurs du sponsor de Sainz, à savoir le pétrolier Repsol. Ce sera la dernière année où nous verrons les Delta Evo en course. Au total, en comptant les 4 évolutions de la voiture, on énumère 46 victoires au championnat du monde des rallyes et la



marque Lancia remportera 6 fois consécutives le titre de champion du monde. La Lancia Delta présentée dans ces pages est une authentique EVO 2, une des dernières fabriquées, entièrement construite en fidèle réplique de la mythique Repsol Groupe A de Carlos Sainz. Construite pendant plusieurs années par un mécanicien passionné de Lancia, elle sera terminée en 2015. Monsieur R procède à une préparation VHC fidèle au Gr A dans les règles de l'art : caisse soudée, renforts de type Abarth, arceau multipoints Sparco, barres anti-rapprochement sur rotules type Abarth, le moteur est revu : bloc plus léger sans arbre d'équilibrage, bielles

et pistons forgés, vilebrequin équilibré, programmation électronique sur-mesure, Turbo Garrett TB035, échangeur type Abarth, etc ... la liste est longue et la puissance portée à 310 chevaux absolument démoniaque. Le châssis est entièrement repensé également avec des réglages de suspensions et de carrossage sur-mesure. L'essieu arrière est une œuvre d'art : 4 bras oscillants rotulés type Abarth s'ajoutent aux 2 bras longitudinaux inférieurs. Le freinage est confié aux étriers AP Racing fort efficaces pour stopper la fougue de cette machine. L'ancien propriétaire confiera au propriétaire actuel que la préparation revient à un prix proche de 100 000€. Lorsque Mr

P achète la voiture, la boîte de vitesse et l'embrayage furent refait. Le volant moteur changé, le couple conique modifié afin de répondre mieux à la puissance du moteur. Les travaux furent effectués chez 2HP Compétition à Rambervilliers, avec le remplacement des radiateurs, pour un total de plus de 10 000€. Un rapport d'expertise datant de datant de Novembre 2015 porte la valeur de la Lancia à 100 000 €. La puissance et surtout le couple est phénoménal, le châssis d'une précision impressionnante et le freinage sans failles. Cette Delta n'est pas une simple réplique mais un clone de la mythique monture de Carlos Sainz.

counting the 4 evolutions of the car, there are 46 victories in the World Rally Championship and the Lancia brand will win the world championship title 6 times in a row. *The Lancia Delta presented in these pages is an authentic EVO 2, one of the last manufactured, entirely built in faithful replica of the mythical Repsol Group A of Carlos Sainz. Built for several years by a mechanic passionate about Lancia, it will be completed in 2015. Mr. R has carried out a VHC preparation faithful to the Gr A in the rules of the trade: welded body, Abarth type reinforcements, Sparco multi-point roll bar, Abarth type anti-roll bars, the engine is revised: lighter block without balancing shaft, forged connecting rods and pistons, balanced crankshaft, custom electronic programming, Turbo Garrett TB035, Abarth type exchanger, etc... the list is long and the power increased to 310 hp is absolutely demonic. The chassis is also completely redesigned with custom suspension and camber settings. The rear axle is a work of*

art: 4 Abarth type articulated swing arms are added to the 2 lower longitudinal arms. Braking is entrusted to AP Racing's highly effective callipers to stop the machine's power. The former owner will confide to the current owner that the preparation costs close to 100 000 €. When Mr P bought the car, the gearbox and the clutch were redone. The flywheel was changed, the bevel gears were modified in order to better respond to the engine's power. The work was done at 2HP Competition in Rambervilliers, with the replacement of the radiators, for a total of more than 10 000 €. An expert report dated November 2015 brings the value of the Lancia to €100,000. When tested on the small roads of the Jura, the car was surprising in more than one way. The power and above all the torque is phenomenal, the chassis is impressively precise and the braking is flawless. This Delta is not a simple replica but a clone of Carlos Sainz's mythical car.



Appared in 1979, the Lancia Delta is a compact sedan whose line is signed by Giorgetto Giugiaro. Its success was immediate and the press awarded it the European Car of the Year Trophy in 1980. The basic version was followed by the GT, then the HF Turbo, the S4 (destined for Group B rally homologation), the HF 4WD (the first Lancia Integrale to win the world

championship in 1987), the HF Integrale (which in turn won 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 the year after an eleventh World Rally Championship title. The final evolution of the Lancia Delta Integrale, the Evoluzione 2 appeared in 1993 and saw the power of

the Lampredi 4-cylinder in-line turbocharged Lampredi now pushed to 215 horsepower with a torque of 320 Nm obtained at just 2,500 rpm. In rallying, for this year 1993, Auriol and Kankkunen leave Lancia, as do the sponsors Martini. The Delta cars wear the colours of the sponsor of Sainz, the oiler Repsol. This will be the last year that we will see the Delta Evo's in the race. In total,

Seulement 43 900 km
Deuxième main
Etat exceptionnel et mécanique
parfaitement entretenue

Carte grise française
Châssis : ZFFWP50B000124989

*Only 43 900 km on the odometer
Second hand
Exceptional condition and perfectly
maintained mechanics*

*French registration papers
Chassis number: ZFFWP50B000124989*

65 000 / 85 000 €



Ferrari 456 M 2001 GTA

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. En 1998, la 456 GT

devient 456M GT (M pour Modificata), à ce titre la face avant a été retravaillée et les prises d'air sont agrandies pour obtenir un meilleur refroidissement du V12. A l'intérieur le tableau de bord reçoit les compteurs et les grilles d'aération de la 550 Maranello, l'habitabilité des places arrière est également améliorée. La 456M GT a été produite à 688 exemplaires jusqu'en 2003 avant de céder sa place à la 612 Scaglietti. Grâce à ses lignes d'une grande pureté et fluidité,

la 456 GT symbolise pour certains la plus belle Ferrari de l'ère moderne et subsiste à l'unanimité une GT exceptionnelle à plus d'un titre.

La version que nous vous proposons dans ces pages est une 456M GTA équipée alors d'une boîte automatique à 4 rapports. Elle fut livrée neuve en Allemagne le 13 juillet 2001 par l'importateur officiel Ferrari Gohm comme en témoigne son carnet de garantie. Avec sa couleur Nero



Daytona et sa sellerie en cuir Connolly équipée de la rare finition Daytona, cet exemplaire présente également la particularité d'avoir reçu un film adhésif de couleur grise sur son pavillon. N'ayant jamais été installé en série, cet adhésif a été apposé par son actuel deuxième propriétaire français, conférant une touche plus moderne à la voiture, rappelant ainsi la configuration des plus récentes 599 GTB. Parfaitement amovible, cet adhésif fait surtout référence à la 456M GT Bicolore

Scaglietti exposée au salon de Genève en 2002, représentant un exemple de personnalisation proposé par le catalogue de la Carrozzeria Scaglietti. Affichant près de 43 900 kilomètres au compteur, cette 456 M GTA parfaitement conservée et entretenue est probablement la plus belle de toutes celles que nous ayons proposées à la vente ces dernières années. La peinture d'origine est immaculée, protégée par un film transparent amovible, l'habitacle est réellement proche du neuf, et la mécanique

a été suivie régulièrement ces dernières années chez Gohm en Allemagne puis chez Fiorano Racing depuis que la voiture est en France. En complément des carnets originaux systématiquement tamponnés à chaque intervention, un important dossier de factures ainsi que les deux jeux de clés accompagnent la voiture. Propriétaire de plusieurs Ferrari et extrêmement soigneux, notre client nous confie à la vente un exemplaire exceptionnel à plus d'un titre justifiant parfaitement notre estimation.

until 2003 before giving way to the 612 Scaglietti. Thanks to its lines of great purity and fluidity, the 456 GT symbolizes for some the most beautiful Ferrari of the modern era and remains unanimously an exceptional GT in more than one respect.

The version that we offer in these pages is a 456M GTA equipped with a 4-speed automatic transmission. It was delivered new in Germany on July 13, 2001 by the official importer Ferrari Gohm as shown in its warranty booklet. With its Nero Daytona colour and its Connolly leather upholstery with the rare Daytona touch, this car also has the particularity of having received a grey adhesive film on its roof. Never having been installed as standard, this adhesive was applied by its current second French owner, giving a more modern touch to the car, recalling the configuration of the most recent 599 GTBs. Perfectly removable, this adhesive refers above all to the 456M GT

Bicolore Scaglietti exhibited at the Geneva Motor Show in 2002, representing an example of the customization offered by the Carrozzeria Scaglietti catalogue. With nearly 43,900 kilometres on the odometer, this perfectly preserved and maintained 456 M GTA is probably the most beautiful of all those we've offered for sale in recent years. The original paintwork is immaculate, protected by a removable transparent film, the passenger compartment is really close to new, and the mechanics have been regularly followed in recent years at Gohm in Germany and then at Fiorano Racing since the car has been in France. In addition to the original notebooks, which are systematically stamped at each intervention, a large file of invoices and the two sets of keys come with the car. Owner of several Ferraris and extremely careful, our customer entrusts us with the sale of an exceptional copy in more than one respect, which perfectly justifies our estimate.



Carrying on the tradition of Ferrari 2+2 coupes with a V12 engine at the front (330 GT, 365 GT, 400 and 412), the 456 project was launched in 1989 before being marketed in 1992. The Pininfarina designer gave priority to refinement and

discretion over a sporty outburst, just suggested by the two double exhaust tailpipes. The work accomplished is remarkable and the aerodynamics meticulous. In 1998, the 456 GT becomes 456M GT (M for Modificata), and as such the front end has been

reworked and the air intakes enlarged to obtain better cooling of the V12. Inside, the dashboard receives the meters and the ventilation grids of the 550 Maranello, the habitability of the rear seats is also improved. The 456M GT was produced in 688 units



Un vrai collector dans l'histoire de BMW
Exemplaire très bien entretenu
Carnet d'entretien d'origine

Carte Grise Française
Châssis : WBSBF99040EA40286

*A truly collectable model in the history of BMW
Much sought after limited series
Original service records*

*Registration : French papers
Chassis number: WBSBF99040EA40286*

40 000 / 60 000 €



BMW 1996 M3 GT

L'apparition en 1986 du «M» de BMW Motorsport sur la BMW E30 a fait l'effet d'une bombe. Dénommée M3, ses 200 ch lui permettaient des performances qui laissaient la concurrence assez loin derrière. Le succès de la voiture a convaincu le constructeur de donner une suite à cette aventure, sous la forme de l'E36 M3, apparue en 1992 et dont le six-cylindres 3 litres de 286 ch l'emmenait à 250 km/h.

Trois ans plus tard, le groupe Munichois décide de présenter une série limitée réservée exclusivement à l'Europe. Par rapport à la M3 3.0, la M3 GT reçoit une teinte British Racing Green uniquement pour elle, 9 chevaux supplémentaires, des portes en aluminium, un aileron et une lame de spoiler, des jantes de 17 pouces en aluminium, ainsi que de nombreux inserts en carbone et un intérieur spécifique en alcantara et cuir vert. Avec

356 exemplaires seulement, nuls doute que cette M3 GT est un collector unique.

La BMW M3 GT que nous présentons est d'origine Allemande. Sortie d'usine le 12 Mai 1995 et vendue neuve le 1er Mars 1996 par le concessionnaire BMW Martin GmbH de Bötzingen, en Bade-Württemberg, à la frontière de l'Alsace. L'auto est accompagnée de sa pochette en cuir contenant tous ses



carne d'origine, de sa trousse à outils complète ainsi que de son double de clés. Elle est équipée du toit ouvrant, de la climatisation, des sièges chauffants, d'un ordinateur de bord et d'un système hi-fi. Le livret d'entretien renferme plusieurs tampons et est accompagné d'un dossier de factures qui attestent d'une maintenance soutenue depuis 2007. Plusieurs contrôles techniques permettent aussi de certifier le kilométrage. Cette

voiture a bénéficié en 2016 de travaux de révision chez le garage BMW 6ème Avenue à Lyon, comme l'indiquent plusieurs factures, pour un montant total de plus de 4 000 €. Cette superbe auto affiche aujourd'hui un kilométrage d'un peu moins de 179 000 km, soit tout à fait raisonnable pour une voiture de cette qualité. Sa peinture British Racing Green a été refaite récemment et montre un aspect général plus que satisfaisant. Les

pneus sont également en excellent état. Extrêmement rare dans cette version GT, la M3 E36 est l'une des youngtimers les plus performantes et les plus en vogue actuellement sur le marché. Celle-ci, en plus de ses performances élevées, ajoute un supplément d'exclusivité à ne pas laisser passer.

the basic M3 3.0 : an exclusive tone of British Racing Green, 9 extra horsepower, aluminium doors, bootlid spoiler, deeper front air-dam, profiled side-skirts, 17 inch alloy wheels, numerous carbon inserts, exclusive interior in alcantara and green leather. With only 356 cars built, the M3 GT undoubtedly has rarity and collectable status.

The car in our sale left the factory on May 12th 1995 and was first sold on March 1st 1996 by the BMW concessionnaire Martin GmbH in Bötzingen, Bade-Württemberg, near the frontier with Alsace. She is offered with her full set of tools, spare keys and the leather wallet containing all the original handbooks and service schedule. Equipment includes a sunroof, air conditioning, heated seats, onboard computer

and hifi system. The service record has several maintenance stamps and a file of invoices shows regular servicing since 2007. Several official vehicle safety tests provide proof of the correctness of the odometer reading, 179 000 km, which is very reasonable for a car of such quality. A major service was carried out in 2016 by the BMW garage in the 6th Avenue in Lyon at a cost of over 4 000 € (invoices supplied). A British Racing Green respray was applied recently and the overall appearance is more than satisfactory. The tyres are also in excellent condition. The GT version of the M3 E36 is extremely rare and is one of the highest performing and most sought after cars of its generation. This exclusivity, allied to the exceptional performance, makes this a chance not to be missed.



The appearance in 1986 of the «M» of BMW Motorsport on the BMW E30 was a real bombshell. The 200 bhp of this new version, badged M3, gave it a level of performance which left all its

rivals lagging way behind. The success of this car convinced the manufacturer to pursue the venture, in the guise of the E36 M3, brought out in 1992, whose 3 litre, six cylinder engine, with an output of

286 bhp, gave it a top speed of 250 kph. Three years later the Munich based group decided to offer a limited series exclusively reserved for the European market. The M3 GT's specific features differentiating it from

Historique suivi
Entretien à jour
Design sans égal

*Regularly maintained
Up to date service
Unique design*

14 000 / 18 000 €

Carte grise française
Châssis : WBAEG21020CB11952

*French registration papers
Chassis number: WBAEG21020CB11952*



BMW 1994 850 ci

Présentée au salon de Francfort en 1989, la BMW série 8 (E31) se voulait l'héritière de la série 6. Plus évoluée, tant en termes de motorisation, de codes esthétiques et de technologie, elle se positionne en concurrente des Mercedes 560 SEC et autres Porsche 928 S4. Sa ligne, due au designer Klaus Kapitzka propulse le constructeur bavarois dans une nouvelle ère. Le mélange de fluidité et de sportivité est mis en exergue par des ailes

élargies, un avant pointu surplombé de phares escamotables, une conception de coupé sans montant central et un arrière droit. Bouleversant les codes esthétiques alors en vigueur, la série 8 E31 est toujours reconnue comme étant l'un des plus beaux dessins de son temps. Sous le capot, la 850 ci est équipée d'un moteur V12 tout aluminium de 4 988 cm³ de cylindrée produisant 300 chevaux, puis 5 379 cm³ et 326 chevaux à partir de février 1994.

Véritable pièce maîtresse de la série 8, il étonne par son confort d'utilisation, offrant un couple conséquent tout en restant discret et silencieux.

La BMW 850ci que nous avons choisie pour vous fut vendue neuve en Belgique par la concession BMW Hindrickx le 16 décembre 1993. Son carnet démontre qu'un entretien régulier a été assuré par son premier propriétaire toujours chez le



même concessionnaire belge jusqu'en mai 2006. Elle rejoint ensuite la France et sera successivement entretenue par les concessions BMW S.R.D.A, Huchet puis Legrand par le même propriétaire qui la cède à son propriétaire actuel en 2015. En deux ans, l'historique de factures révèle plus de 5000€ de frais qui mentionnent le remplacement de nombreux éléments esthétiques ou de pièces d'usure sur les trains roulants avant et arrière, les vérins de capot, les joints et durites diverses

jusqu'au remplacement de la sonde de température extérieure. C'est donc une voiture dans un bon état de fonctionnement qui se présente à nous, rendant ses 232 000 Km presque anecdotiques. Récemment une révision complète a été effectuée chez BMW pour un montant supérieur à 2000 €. A l'intérieur, les tapis sont neufs et l'ensemble des équipements de bord fonctionnent. Esthétiquement, cette auto a bénéficié d'une peinture complète, dans sa teinte originale *Orientblau Metallic* et

ses superbes jantes Alpina dans un état proche du neuf lui vont comme un gant. La boîte automatique réagit normalement et le V12 BMW tourne à merveille. Cette BMW a bel et bien le profil idéal du coupé de Grand Tourisme conçu pour avaler encore de nombreux kilomètres dans un confort princier.

the time, the E31 8 Series is still regarded as one of the most attractive designs of its day. Under the bonnet, the 850Ci was powered by an all-aluminium V12 with a capacity of 4988cc developing 300bhp, and then by a 5379cc unit producing 326bhp from February 1994. The centrepiece of the 8 Series, it is remarkable for its ease of use and prodigious torque, while remaining quiet and unobtrusive.

including the replacement of several parts relating to its appearance, components subject to wear in the front and rear suspension, the bonnet struts, various seals and hoses, and even the outside temperature sensor. The car is therefore now in good working order, its 232,000km (143,000 miles) of little consequence. Recently a complete service has been carried out at BMW for an amount greater than 2000 €. Inside the car, all the equipment functions correctly. The air-conditioning has been recharged, there are new carpet mats and the electric rear blind works perfectly. On the outside, the car has been completely resprayed in its original Orient Blue metallic, while its magnificent Alpina alloy wheels, which are in near-new condition, suit it to a tee. The automatic gearbox responds as it should and the V12 BMW engine runs beautifully. This BMW truly fits the bill as a GT coupé which is ready to clock up many more miles in regal comfort.



Introduced at the Frankfurt Motor Show in 1989, the BMW 8 Series (E31) was meant to be the heir to the 6 Series. More advanced in terms of its engines, styling and technology, it was positioned

as a competitor to the Mercedes 560 SEC and Porsche 928 S4. Conceived by the designer Klaus Kapitzka, its styling launched the Bavarian manufacturer into a new era. Its blend of flowing lines and a sporty

appearance was underscored by its flared wings and pointed nose with retractable headlamps; it was a coupé design with a vertical tail and no central pillar. Overturning the aesthetic conventions which prevailed at

La dernière Alfa sportive
Seulement 587 km d'origine
Déjà un collector

Carte grise française
Châssis : ZAR960000M188781

*The last true Alfa
Only 587 km from new
Already a collector piece*

*French registration
Chassis number: ZAR960000M188781*

50 000 / 70 000 €



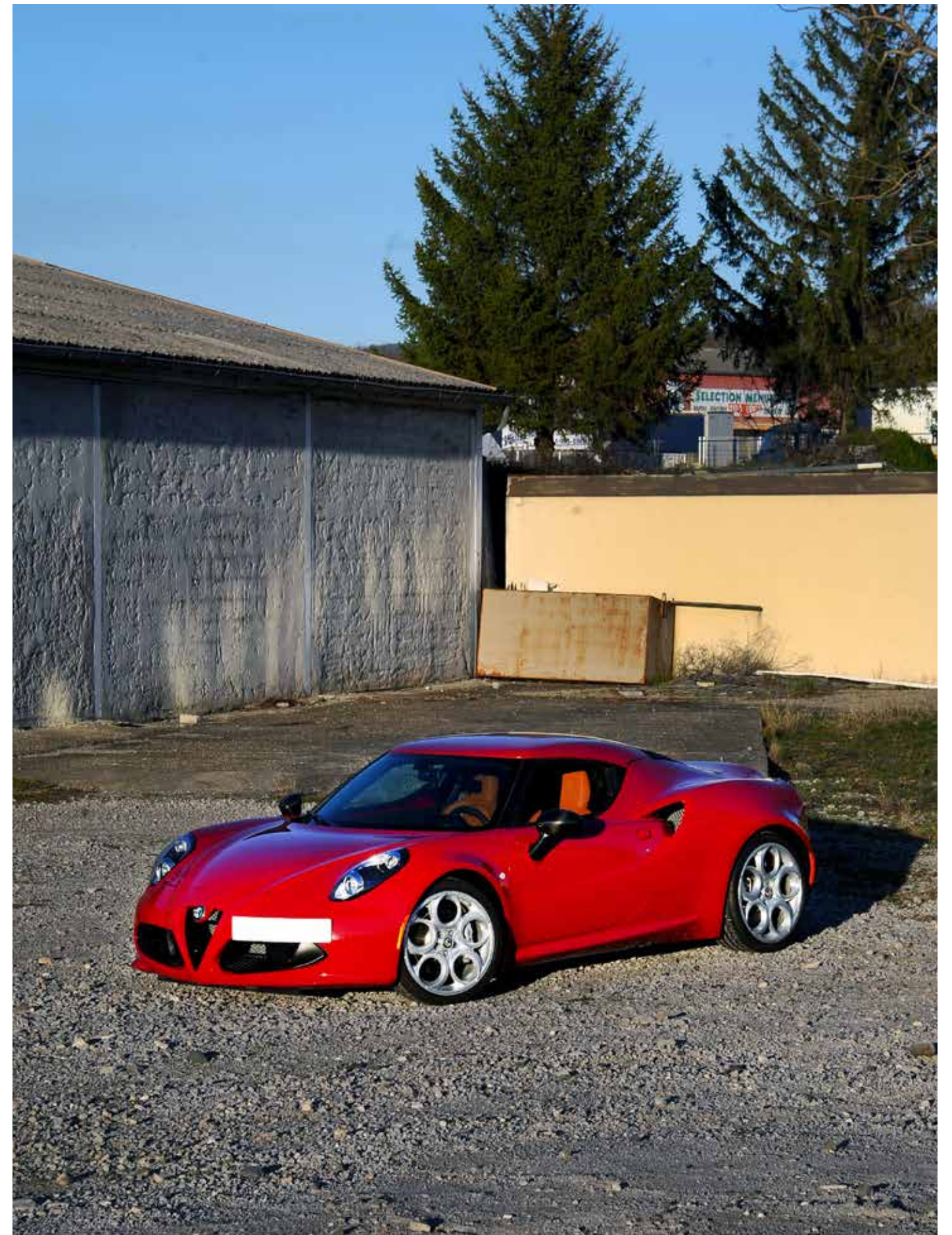
Alfa Romeo 4C

2017 Carbone

L'Alfa Romeo 4C est né d'un concept dérivé de la désirable 8C Competizione. La première ébauche est présentée au salon de Genève 2011, puis au Mille Miglia de la même année et enfin, tel un teaser, au Goodwood festival of Speed. Le public est unanime : cette voiture est un chef d'œuvre, elle doit entrer en production ! Un deuxième concept est présenté au concours d'élégance de la Villa d'Este en 2012 et reçoit

le prix du « design award for concept cars and prototypes ». Le lancement officiel sera fait à Genève en octobre 2013, pour le plus grand plaisir des amateurs, les commandes suivront rapidement. La voiture est dessinée en Italie chez Alfa Romeo, le châssis est entièrement en carbone et à lui seul ne pèse que 65 kg. Le moteur est quant à lui un bloc entièrement nouveau tout en aluminium, à la cylindrée bien connue de la marque

de Milan : 1750 cm³. La puissance maximale est de 240 ch, le 0 à 100 abattu en 4.5 secondes et la consommation très raisonnable le tout grâce à un poids très réduit. En novembre 2019 le constructeur Italien annonce l'arrêt de la production de la 4C. Certains disent déjà que la dernière Alfa sportive s'est éteinte.



La 4C que nous vous présentons dans ces pages est un modèle mis en circulation en France en 2017. De couleur rouge (évidemment c'est une Alfa) et à l'intérieur cuir havane. Elle n'a connu que deux propriétaires depuis l'origine et possède un kilométrage incroyablement bas de 587 kilomètres. En effet elle fut

conservée dans une collection de voiture et ne roulait que très peu mais tout en étant maintenue en bon état d'usage. La carrosserie se présente de toute évidence dans un état neuf, sans rayure, la sellerie en état neuf également. La conduite de cette auto d'exception est en tout point hors normes et notre essai

nous le confirmera. Tous les carnets sont présents avec la voiture, ainsi que le double des clefs.

ckly follow. The car is designed in Italy at Alfa Romeo, the chassis is entirely made of carbon and alone weighs only 65 kg. The engine is a completely new block made entirely of aluminium, with the well-known displacement of the Milan-based brand: 1750 cc. The maximum power is 240 HP, the 0 to 100 fired in 4.5 seconds and the fuel consumption is very reasonable thanks to a very low weight. In November 2019, the Italian manufacturer announced that production of the 4C would be discontinued. Some people are already saying that the last Alfa sports car has died out. *The 4C that we present in these pages is a model that was released in France*

in 2017. Red in colour (obviously it's an Alfa) and with a Havana leather interior. It has known only two owners since the origin and has an incredibly low mileage of 587 km from new. Indeed it was kept in a car collection and was only driven very little but still maintained in a good state of use. The bodywork is obviously in new condition, no scratches, the upholstery in as new condition as well. Driving this exceptional car is in every way out of the ordinary and our test drive will confirm it. All the notebooks are present with the car, as well as the duplicate keys.



The Alfa Romeo 4C was born from a concept derived from the desirable 8C Competizione. The first draft was presented at the 2011 Geneva Motor Show, then at the Mille Miglia in the

same year and finally, like a teaser, at the Goodwood Festival of Speed. The public is unanimous: this car is a masterpiece, it has to go into production! A second concept is presented at the Villa d'Este

elegance competition in 2012 and receives the design award for concept cars and prototypes. The official launch will take place in Geneva in October 2013, to the great pleasure of enthusiasts, and orders will qui-



Edition limitée Millenium
Un des 20 exemplaires destinés au marché français
Carnets et bon de livraison original

Millenium Limited Edition
One of 20 cars made for French market
Original booklets and delivery note

40 000 / 50 000 €

Carte grise française
Châssis : WP0ZZZ99ZYS601183

Registration : French papers
Chassis number: WP0ZZZ99ZYS601183



2000
Porsche 911 TYPE 996
Carrera 4
Millenium

Arrivée sur le marché en 1997, la nouvelle Porsche 911 type 996 prendra la suite de la très désirable 993 qui reste à ce jour la dernière 911 à être équipée du fameux flat six refroidi par air. En effet, le lancement de cette nouvelle génération de 911 rime avec changements. Le moteur d'une part, sera désormais refroidi par eau, ce qui aura pour principale incidence de faire gonfler l'arrière de la voiture, et les mythiques phares

ronds seront remplacés par les optiques du Boxster dans un souci de rentabilité... Ces deux modifications notables feront grand bruit dans la communauté 911, et même si elle ne fit pas tout de suite l'unanimité, cette 996 trouvera son public. Les ventes vont progresser de 40% par rapport à sa devancière, et les dimensions plus volumineuses de cette nouvelle génération finiront de donner un coup de vieux à la 993. Plus longue de 18cm, plus large de

3cm, cette 911 progresse en habitabilité et la planche de bord elle aussi partagée avec le Boxster gagne en ergonomie. Le nouveau flat 6 de 3387 cm³ développe 300 chevaux à 6800 tr/min et permet à l'auto de passer sous la barre des 25 secondes au kilomètre départ arrêté. En 2000, Porsche sort une série limitée de sa 911 Carrera 4. Seules 911 exemplaires sortiront des chaînes de production et 20 seront destinées au marché français.



Il s'agit de l'un de ces 20 exemplaires que nous vous proposons à la vente. Côté mécanique rien ne distingue la version Millenium du reste de la production, mais c'est une version suréquipée que propose le constructeur avec entre autres équipements de série les jantes 18" Turbo Look chromées pour l'occasion, un GPS, un téléphone de bord, un toit ouvrant ou encore un régulateur de vitesse. Cette 911 Carrera 4 Millenium fut livrée neuve par le concessionnaire Porsche Jean Egreteaud

à Bordeaux le 18 décembre 1999 pour la modique somme de 645 462 francs comme l'indique le bon de livraison original. Dans l'habitacle se trouve le badge Limited Edition 911 / 073 intégré à la console centrale. Affichant à peine plus de 110 000 kilomètres au compteur, cet exemplaire présente un intérieur en bon état de conservation. L'ensemble des équipements de confort fonctionne, et c'est bien à son volant que cette auto s'apprécie le plus. Extérieurement, les jantes viennent d'être

restaurées et la carrosserie aura bénéficié d'un polissage juste après notre séance photo. Les triangles de direction viennent d'être changés et la révision des 120 000 kilomètres sera faite pour la vente. La présence de l'ensemble des carnets d'origine témoignent d'un suivi mécanique régulier principalement dans le réseau Porsche ou chez des spécialistes de la marque. S'il y avait une 996 à collectionner avant tout le monde, la Millenium serait très certainement la plus abordable de toutes...

look old fashioned. 18 cm longer and 3 cm wider, this 911 had much more interior space and the dashboard, also shared with the Boxter, was considerably more ergonomic. The new 3387 cc flat-six produced 300 bhp at 6800 rpm and enabled the car to cover a kilometer from a standing start in less than 25 seconds. In 2000, Porsche brought out a limited series of its 911 Carrera 4. Only 911 units will come and 20 will be destined for the French market.

This is one of the 20 copies we are offering for sale. On the mechanical side, nothing distinguishes the Millenium version from the rest of the production, but it's an over-equipped version offered by the manufacturer with, among other standard equipment, 18" Turbo Look chrome wheels, a GPS, an onboard phone, a sunroof and a cruise control. This 911 Carrera 4 Millenium was delivered new by the Porsche

dealer Jean Egreteaud in Bordeaux on December 18, 1999 for the modest sum of 645 462 francs as indicated on the original delivery note. In the passenger compartment is the Limited Edition 911 / 073 badge integrated on the center console. With just over 110,000 kilometers on the odometer, the interior is in good condition. All the comfort equipment is working, and the car is best appreciated behind the wheel. Externally, the rims have just been restored and the bodywork was polished just after our photo shoot. The steering triangles have just been changed and the 120,000 km revision will be done before the sale. The presence of all the original books testifies to a regular mechanical follow-up, mainly in the Porsche network or at the brand's specialists workshops. If there were a 996 to collect before anyone else, the Millenium would certainly be the most affordable of all...



Launched in 1997, the new Porsche 911 type 996 replaced the very desirable 993, which was the last model to be fitted with the famous air-cooled flat-six engine. This new generation of the 911 represented a major break with the traditional specifications and design philosophy and it

incorporated many innovations. The engine was now water-cooled and one of the consequences of this was that the rear of the car needed to become considerably more voluminous. The traditional round headlights were dropped, in order to cut costs, and replaced by units shared with the Boxter.

These important changes caused much discussion in the 911 community and even if the new 996 was resented by many, it gradually gained a following and its sales rose 40% higher than those of its predecessor. The increased dimensions and the shape of this new generation ended up by making the 993

CONDITIONS DE VENTES AUTOMOBILES ET AUTOMOBILIA 2020

Conditions de ventes automobiles et automobilia 2020

Conditions de ventes automobiles et automobilia 2020

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 sur la tranche du prix d'adjudication supérieure à 500 001 €
 - 10% HT + TVA aux taux en vigueur soit 12 TTC sur la tranche du prix d'adjudication supérieure à 1 000 001 €
- AUTOMOBILIA
-
- :

- 20% HT + TVA au taux en vigueur soit 24 % TTC

Les acquéreurs via le Live (cf. Enchères via Drouot Digital) paieront, en sus des enchères et des frais de l’étude, une commission de 1,80% TTC (frais 1,5% HT et TVA 0,30%) reversée à la plateforme.

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, sauf si acquéreur hors UE

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 de Printemps / Paris 2020 : Un mail sera envoyé au lendemain de la vente à chaque acheteur afin de lui indiquer le contact, le lieu et le montant à régler pour récupérer son véhicule.

Les véhicules sont stockés le soir de la vente dans deux locaux fermés et sécurisés à 25 km de Paris. 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.

- L’acheteur 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 jeudi suivant la vente, 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-Priseur ni de l’expert à quelque titre que ce soit. Dès l’adjudication, l’objet sera sous l’entière responsabilité de l’adjudicataire.

L’acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et la SAS Claude Aguttes décline toute responsabilité quant aux dommages que l’objet pourrait encourir, et ceci dès l’adjudication prononcée. Les lots seront délivrés à l’acquéreur en personne ou au tiers qu’il aura désigné et à qui il aura confié une procuration originale et une copie de sa pièce d’identité.

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.

Conditions de ventes automobiles et automobilia 2020

Conditions de ventes automobiles et automobilia 2020

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.

Conditions de ventes automobiles et automobilia 2020

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 toute les vérifications nécessaires (niveaux d’huile, pression pneus, etc).

La SAS Claude Aguttes ne pourra être tenue comme responsable pour un incident relevant d’une utilisation n’ayant pas tenu compte de ces recommandations. Tout adjudicataire a l’obligation d’assurer son véhicule dès L’adjudication : la S.A.S. Claude Aguttes ne saurait être tenue responsable des dommages survenus après l’adjudication.

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 : (article L.112-6 ; article L.112-8 et article L.112-8 al 2 du code monétaire et financier)
 - Jusqu’à 1 000 €
 - Ou jusqu’à 15 000 € pour les particuliers qui ont leur domicile fiscal à l’étranger (sur présentation de passeport)
- Paiement en ligne sur (jusqu’à 10 000 €) http://www.aguttes.com/paiement/index.jsp
- Virement : Du montant exact de la facture (les frais bancaires ne sont pas à la charge de l’étude)

provenant du compte de l’acheteur et indiquant le numéro de la facture.

<p>Banque de Neuflize, 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</p>
--

- Carte bancaire : une commission de 1.1% TTC sera perçue pour tous les règlements > 50 000€.
- Carte American Express : une commission de 2.95% TTC sera perçue pour tous les règlements.
- Les paiements par carte à distance et les paiements fractionnés en plusieurs fois pour un même lot avec la même carte ne sont pas autorisés.

Photographes pour cette vente : Antoine Pascal, Mathieu Bonnevie

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.

 **PEFC** **10-31-1510 / Certifié PEFC** / Le papier utilisé pour ce catalogue est issu de forêts gérées durablement et de sources contrôlées / pefc-france.org

- 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

DEFAUT 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 prisées et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l’adjudication ou de la prisée. La loi française seule régit les 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 transpodés 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, il bénéficient du cas dérogatoire du Règlement 338/97 du 9/12/1996 en son article 2 permettant leur utilisation commerciale. En revanche, pour la sortir de l’UE de ces spécimens un Cites pré-convention est nécessaire. Pour les spécimens d’espèce chassables (CH) du continent Européen et autres, l’utilisation commerciale est permise sous certaines conditions.

Pour les espèces dites domestiques (D) présentes dans cette vacation, l’utilisation commerciale est libre. Pour les spécimens anciens dits pré-convention (avant 1975) ils respectent les conditions de l’AM du 23/12/2011 et de ce fait, peuvent être utilisés commercialement. Les autres spécimens de cette vacation ne sont pas soumis à la réglementation (NR) et sont libres de toutes utilisations commerciales. Le bordereau d’adjudication servira de document justificatif d’origine licite. Pour une sortie de l’UE, concernant les Annexes I/A, II/B et III/C un CITES de réexport sera nécessaire, celui-ci étant à la charge du futur acquéreur.

TERMS AND CONDITIONS OF SALE FOR CARS AND AUTOMOBILIA 2020

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 Spring Sale / Paris 2020: An email will be sent the day after 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 at 25 kilometers from Paris. They may be collected from Tuesday following the sale on appointment, after the hammer price and all fees have been settled.

- Buyers 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 the Thursday following the auction, 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 (article L.112-6, L.112-8 and Article Article L.112-8 paragraph 2 of the Monetary and Financial Code)
 - max. 1 000 €
 - max. 15 000 € for private individuals who have their tax domicile abroad (upon presentation of a valid 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.

<p>Banque de Neuflize, 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</p>
--

- Credit card (except American Express and remote payment). Multi-payments for one lot with the same card are not allowed

If a customer feels that he or she has not received a satisfactory response, he or she is advised to contact the head of the relevant department directly, as a matter of priority. In the absence of a response within the specified time limit, the customer may then contact customer service at serviceclients@aguttes.com, which is attached to the Quality Department of SVV Aguttes.

 **PEFC® 10-31-1510 / PEFC certified** / The paper used for this catalogue comes from sustainably managed forests and controlled sources / pefc-france.org

AUTOMOBILES DE COLLECTION

4 VENTES PAR AN

Prochaine vente
21 juin 2020, Paris



1973 - Ferrari Dino 246 GT série E
Adjugée 235 000 € TTC

AGUTTES

Contact :
+33 (0)6 16 91 42 28 - rosignol@aguttes.com



AUTOMOBILES DE COLLECTION

LA VENTE 15.03.2020
DE PRINTEMPS

Dimanche 15 mars 2020, 15h
Paris, Espace Champerret

AGUTTES

ORDRE D'ACHAT ABSENTEE BID FORM

- Ordre d'achat / Absentee bid form
 Enchère par téléphone / Telephone bid form
Pour les lots dont l'estimation est supérieur à 300 euros
For lots estimated from € 300 onwards

À renvoyer au plus tard la veille de la vente, 18h
par email à / please mail to: bid@aguttes.com

Nom / Name _____

Prénom / First name _____

Société / Company _____

Adresse / Address _____

Code postal / Zip code _____

Ville / City _____ Pays / Country _____

Téléphones / Phones _____

Email _____

Lot n°	Description du lot / Lot description	Limite en euros / Top limit of bid in euros

Merci de joindre à ce formulaire une copie de votre pièce d'identité et un RIB.
Could you please provide a copy of your id or passport and a bank reference.

Après avoir pris connaissance des conditions de vente ainsi que des conditions de stockage et de délivrance des lots concernant cette vente, je déclare les accepter et vous prie d'acquiescer pour mon compte personnel aux limites indiquées en euros, les lots que j'ai désigné ci-contre. (Les limites ne comprenant pas les frais légaux).
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).

Date et signature obligatoire / Required dated signature

- Je souhaite m'inscrire à la newsletter Aguttes Automobiles afin de recevoir les informations sur les prochaines ventes
I wish to subscribe to Cars newsletter in order to receive the upcoming sales latest news

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 20^e siècle

Romain Coulet
+ 33 (0)1 47 45 08 22 - design@aguttes.com

Impressionniste & Moderne

Charlotte Reynier-Aguttes
+33 (0)1 41 92 06 49 - reynier@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 Juguet
+33 (0)1 41 92 06 47 - juguet@aguttes.com

Montres

Elio Guerin
+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

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

Aix-en-Provence
Adrien Lacroix
+33 (0)6 69 33 85 94 - adrien@aguttes.com

Lyon
Valériane Pace
+ 33 (0)4 37 24 24 24 - pace@aguttes.com

Bruxelles
Charlotte Micheels
+32 (0)2 311 65 26 - micheels@aguttes.com



1966 - Porsche 906 Carrera 6. Une des six vendues neuves par l'importateur français Sonauto. Vendue 1 580 000 € TTC

RENDEZ-VOUS chez Aguttes

Calendrier des ventes

MARS
AVRIL
2020

11.03
PEINTRES D'ASIE
ŒUVRES MAJEURES
Drouot Paris

12.03
**MONTRES
DE COLLECTION**
Aguttes Neuilly

15.03
**AUTOMOBILES
DE COLLECTION**
LA VENTE DE PRINTEMPS
Paris, Espace Champéret

25.03
**TABLEAUX
MODERNES**
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

27.03
L'ESPRIT CRÉATEUR
DESSINS ANCIENS
Drouot Paris

30.03
**IMPRESSIONNISTE
& MODERNE**
Drouot Paris

31.03
**GRANDS VINS
& SPIRITUEUX**
Aguttes Neuilly

31.03
**MONTRES
ONLINE ONLY**
online.aguttes.com

02.04
**BIJOUX
& PERLES FINES**
Aguttes Neuilly

06.04
ART CONTEMPORAIN
Drouot Paris

15.04
ART CONTEMPORAIN
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

21.04
ARTS CLASSIQUES
Drouot Paris

Ce calendrier est sujet à modifications | Retrouvez toutes nos dates de ventes sur [aguttes.com](https://www.aguttes.com) @ f t i n

GRANDS VINS & SPIRITUEUX

3 VENTES PAR AN

Prochaine vente

31 mars 2020, Neuilly-sur-Seine



Whisky
The Macallan 1940 The Malt
Estimation :
12 000 € - 15 000 €

L'abus d'alcool est dangereux pour la santé. À consommer avec modération

AGUTTES

Contact : Pierre-Luc Nourry
+33 (0)1 47 45 91 50 - nourry@aguttes.com

ART CONTEMPORAIN

4 VENTES PAR AN

Prochaine vente

6 avril 2020, Drouot Paris



CHU TEH-CHUN (1920-2014)
Composition, n°62. 1960. Huile sur toile, 65 x 100 cm

AGUTTES

Contact : Ophélie Guillerot
+33 (0)1 47 45 93 02 - guillerot@aguttes.com

BIJOUX & PERLES FINES

4 VENTES PAR AN

Prochaine vente
2 avril 2020, Neuilly-sur-Seine



Bracelet diamants
estimation : 12 000 - 15 000 €

AGUTTES

Contact : Philippine Dupré la Tour
+33 (0)1 41 92 06 42 - duprelatour@aguttes.com

MONTRES

3 VENTES PAR AN

Prochaine vente
12 octobre 2020, Neuilly-sur-Seine



Rolex Gmt Master
estimation : 80 000 - 100 000 €

AGUTTES

Contact : Elio Guerin
+33 (0)1 47 45 93 07 - guerin@aguttes.com

BRIMONCOURT

CHAMPAGNE



L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.

PROTEGER SON AUTO N'AURA JAMAIS ETE AUSSI SIMPLE



Pulvériser et Rincer
Effet Immédiat
Traitement Hydrophobe
Technologie Hybride SiO2 Meguiar's

S'utilise lors du lavage après avoir rincé le véhicule. A la première utilisation, pulvériser et essuyer. Rincer et pulvériser à nouveau puis rincer et effectuer l'essuyage final. Aux prochains lavages il suffira simplement de pulvériser et rincer directement.

Contactez Meguiar's pour un conseil d'expert ou un catalogue en appelant le 0800 800 193 ou visitez notre site meguiars.fr







AGUTTES