

AGUTTES

**AUTOMOBILES DE COLLECTION & AUTOMOBILIA
VENTE D'AUTOMNE**



Samedi 11 novembre 2017
Lyon-Brotteaux







**SOCIÉTÉ DE VENTES
AGUTTES SAS**

Claude Aguttes
claude@aguttes.com



**RESPONSABLE
DU DÉPARTEMENT**

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



Assisté de

Geoffroi Bajjot
+33 4 37 24 24 23
bajjot@aguttes.com



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



Avec la collaboration de

Nicolas Marceau
marceaupremier@hotmail.com
Consultant extérieur

AGUTTES

AUTOMOBILES DE COLLECTION AUTOMOBILIA

Samedi 11 novembre 2017
14h30 - Automobilia / 18h - Automobiles de collection
Lyon-Brotteaux

Aguttes Neuilly

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

Aguttes Lyon-Brotteaux

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



Commissaire-Priseur

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

Commissaires-priseurs

Claude Aguttes
Agathe Thomas

Expositions publiques

Jeudi 9 novembre 2017 de 10h à 19h
Vendredi 10 novembre 2017 de 10h à 19h
Samedi 11 novembre 2017 de 9h30 à 12h sur rendez-vous

Catalogue et résultats visibles sur www.aguttes.com

Enchérissez en live sur www.drouotlive.com

DrouotLIVE³



EDITO

Quelques semaines après la vente aux enchères que nous organisons lors des Grandes Heures de l'Automobiles sur l'Autodrome de Linas-Montlhéry, nous sommes heureux de vous présenter le catalogue de la Vente d'Automne 2017. Celle-ci se tiendra en plein cœur de Lyon, en marge du Salon Epoqu'Auto, dans notre magnifique écrin qu'est l'ancienne Gare des Brotteaux.

Encore une fois, c'est plus de 200 lots que nous vous présentons. Une moto, et pas n'importe laquelle, un modèle unique développée spécialement par MV Agusta pour l'Ecole de l'Aviation de Chasse française figure dans nos pages. A ses côtés, 38 voitures de collection et plus de 150 lots Automobilia complètent un ensemble varié et de grande qualité. Youngtimers, sportives, familiales, cabriolets... toutes sont prêtes à braver l'hiver ou à hiberner dans votre garage avant le retour des beaux jours.

Dans un marché de plus en plus mature et exigeant, nous sommes bien décidés à vous offrir un panel le plus large possible de la production automobile mondiale et ce, avec une qualité de présentation que nous souhaitons irréprochable. Description minutieuse, beauté des photos et de la mise en page, pertinence de notre communication, qualité de notre service après-vente sont nos maîtres mots. Une mise en lumière efficace et digne des plus grandes maisons de ventes aux enchères avec des frais d'adjudication réduits à 12% HT... preuve qu'Aguttes est une fois encore en parfaite adéquation avec la réalité du marché et au plus proche des désirs de ses clients, acheteurs comme vendeurs.

Few weeks after the auction that we organized during Les Grandes Heures de l'Automobiles on the historic Linas-Montlhéry Autodrome, we are delighted to present you our catalog of the Autumn Sale, 2017. This one will be held in the heart of Lyon, during Epoqu' Auto, in our magnificent Gare des Brotteaux office..

Once again, it is more than 200 lots than we present you. One motorcycle, a unique model developed specially by MV Agusta for the French Fighter Aviation School appears in our pages. By her side, 38 classic cars and more than 150 Automobilia lots' complete a varied and high-quality display. Youngtimers, sports, family, convertibles... All are ready for defying the winter or for hibernating in your garage before beautiful days return.

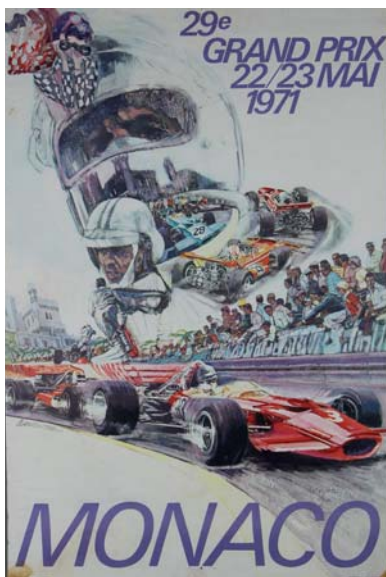
In a more and more mature and requiring market, we are well decided to offer you the widest possible panel of the world automobile production and with a quality of presentation which we wish irreproachable. Meticulous description, beauty of pictures and presentation, the relevance of our communication, quality of our after-sales service are our key words. An effective and deserving work like the biggest houses of auctions with buyer's fees charged reduce to 12 % excluding taxes... Proof whom Aguttes is once more in perfect adequacy with the reality of the market and closed to customers desire's, buyers as sellers.

Gautier Rossignol



AUTOMOBILIA





1



2



3

1

Grand Prix de Monaco 1971

Affiche originale

Imp J. Ramel à Nice

Maquette S. Carpenter

Etat moyen, pliures, trous de punaises, traces de ruban adhésif, taches et rousseurs

Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €

2

Grand Prix de Monaco 1973

Affiche originale

Creation/édition J. Ramel à Nice

Affiche dédiée par Clay Regazzoni

Très bon état malgré quelques légères déchirures et pliures en bordure

Dim: 63 X 42 cm environ

80 / 120 €

3

Grand Prix de Monaco 1974

Affiche sur papier glacé

Editions J. Ramel à Nice

D'après une photo de Bob Martin

Bon état malgré quelques pliures et légères rousseurs en bordure

Dim: 44 X 64 cm environ

50 / 80 €



4



5



6



7

4

Grand Prix de Monaco 1975

Affiche originale

Agence Internationale de Publicité,
Monaco

Affiche dédiée par Clay Regazzoni

Excellent état

Dim: 60 X 40 cm environ

80 / 120 €

5

Grand Prix de Monaco 1976

Affiche originale

Création/impression Agence Interna-
tionale de Publicité, Monaco

D'après des photos de Bob Martin
Mention "exemplaire non destiné à la
vente" au verso

Bon état malgré quelques pliures et
taches

Dim: 60 X 40 cm environ

80 / 120 €

6

Grand Prix de Monaco 1977

Affiche originale

Editions Agence Internationale de
Publicité de Monaco

D'après un dessin de Roland Hugon
Exemplaire hors commerce

Bon état malgré pliure

Dim: 60 X 40 cm environ

80 / 120 €

7

Grand Prix de Monaco 1978

Affiche originale

Editions Agence Internationale
de Publicité de Monaco

D'après un dessin de Alain Giampaoli
Très bon état malgré légères pliures

Dim: 59 X 40 cm environ

80 / 120 €

8

Grand Prix de Monaco 1979

Affiche originale

Editions Agence Internationale de
Publicité de Monaco

D'après un dessin de Alain Giampaoli

Exemplaire hors commerce

Très bon état

Dim: 58 X 40 cm environ

80 / 120 €

9

Grand Prix de Monaco 1980

Affiche originale

Editions Agence Internationale de
Publicité de Monaco

D'après un dessin de J. Grognet

Mention "exemplaire non destiné à la
vente" au verso

Bon état malgré quelques pliures et
déchirures en bordure

Dim: 60 X 40 cm environ

80 / 120 €

10

Grand Prix de Monaco 1981

Affiche originale

Editions Agence Internationale de
Publicité de Monaco

D'après un dessin de J. Grognet

Mention "exemplaire non destiné à la
vente" au verso

Très bon état malgré quelques légères
pliures

Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €

11

Grand Prix de Monaco 1982

Affiche originale

Agence Internationale de Publicité,
Monaco

D'après un dessin de J. Grognet

Affiche dédicacée par Ricardo
Patrese arrivé 1er au Grand Prix et
par Michele Alboreto

Pliures en bordures sinon très bon
état

Dim: 60 X 40 cm environ

40 / 80 €

12

Grand Prix de Monaco 1983

Affiche originale

Editions Agence Internationale de
Publicité de Monaco

D'après un dessin de Lecomte

Mention "exemplaire non destiné à la
vente" au verso

Bon état malgré quelques manques,
trous de punaises et très légères
taches

Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €

13

Grand Prix de Monaco 1984

Affiche originale

Agence Internationale de Publicité,
Monaco

D'après un dessin de Pierre Béren-
guier

Mention "exemplaire non destiné à la
vente" au verso

Bon état malgré légères pliures

Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €

14

Grand Prix de Monaco 1985

Affiche originale

Editions Agence Internationale
de Publicité de Monaco

D'après un dessin de J. Grognet

Mention "exemplaire non destiné à la
vente" au verso

Excellent état

Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €

15

Grand Prix de Monaco 1986

Affiche originale

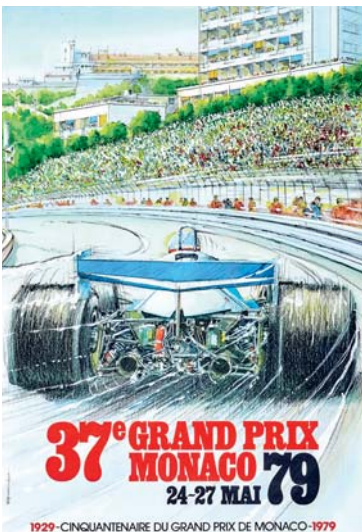
Editions Agence Internationale
de Publicité de Monaco

D'après un dessin de J. Grognet

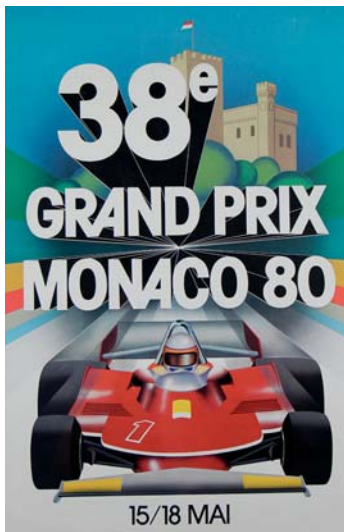
Très bon état malgré quelques très
légères pliures

Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €



8



9



10



11



12



13



14



15



16

16

Grand Prix de Monaco 1987
Affiche originale
Agence Internationale de Publicité,
Monaco
D'après un dessin de A. Borgheresi
Mention "exemplaire non destiné à la
vente" au verso
Bon état malgré une légère déchirure
et quelques pliures
Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €



17

17

Grand Prix de Monaco 1988
Affiche originale
Editions Agence Internationale
de Publicité de Monaco
D'après un dessin de J. Grognet
Excellent état
Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €



18

18

Grand Prix de Monaco 1989
Affiche originale
F.I.A. 1989. Mention "exemplaire
non destiné à la vente" au verso
Bon état malgré quelques pliures et
une légère déchirure
Dim: 60 X 42 cm environ

30 / 60 €

20

Grand Prix de Monaco 1990
Affiche originale
Editions FIA 1989
D'après un dessin de Grognet Gra-
phic. Excellent état
Dim: 42 X 60 cm environ

30 / 60 €



20



21

21

Grand Prix de Monaco 1991

Affiche originale

Editions Agence Internationale de
Publicité de Monaco

D'après un dessin de D. Henriet
L'Héritier

Bon état malgré quelques pliures

Dim: 60 X 42 cm environ

30 / 60 €



22

22

Grand Prix de Monaco 1992

Affiche originale

Editions Agence Internationale de
Publicité de Monaco

D'après un dessin de Ian Rose
Mention "exemplaire non destiné à la
vente" au verso

Très bon état malgré quelques légères
pliures

Dim: 60 X 42 cm environ

30 / 60 €



23

23

Grand Prix de Monaco 1993

Affiche originale

Editions FIA 1993

D'après un dessin de Kato
Mention "exemplaire non destiné à la
vente" au verso

Très bon état malgré quelques légères
écornures

Dim: 60 X 42 cm environ

30 / 60 €



24

24

Grand Prix de Monaco 1994

Affiche originale

Editions Agence Internationale de
Publicité de Monaco

Affiche dédiée par Pierre Luigi
Martini

Très bon état malgré quelques pliures
en bordures

Dim: 60 X 42 cm environ

40 / 80 €



25

25

Grand Prix de Monaco 1995
Affiche originale
Editions Agence Internationale de
Publicité de Monaco
D'après un dessin de Luc de Clerfayt
Exemplaire hors commerce
Très bon état
Dim: 60 X 42 cm environ

40 / 80 €



26

26

Grand Prix de Monaco 1996
Affiche originale
Editions Agence Internationale de
Publicité de Monaco
Mention "exemplaire non destiné à la
vente" au verso
Très bon état
Dim: 60 X 42 cm environ

40 / 80 €



27

27

Grand Prix de Monaco 1997
Affiche originale
Editions Agence Internationale de
Publicité de Monaco
D'après un dessin de Alain Giampaoli
Mention "exemplaire non destiné à la
vente" au verso
Très bon état malgré légères pliures
en bordure
Dim: 60 X 42 cm environ

40 / 80 €



28

28

Grand Prix de Monaco 1998
Affiche originale
Editions Agence Internationale
de Publicité de Monaco
Très bon état
Dim: 60 X 42 cm environ

40 / 80 €

29

Grand Prix de Monaco 1999

Affiche originale

Mention "exemplaire non destiné à la vente" au verso

Légères pliures en bordure sinon très bon état

Dim: 60 X 42 cm environ

40 / 80 €



29

30

Grand Prix de Monaco 2000

Affiche originale

Très bon état

Dim: 60 X 42 cm environ

40 / 80 €



30

31

Grand Prix de Monaco 2001

Affiche originale

Légères pliures

Dim: 60 X 42 cm environ

40 / 80 €



31

32

Grand Prix de Monaco 2002

Affiche originale

Mention "exemplaire non destiné à la vente" au verso

Excellent état

Dim: 60 X 42 cm environ

40 / 80 €



32



33



34



35



36

33

Grand Prix de Monaco 2003

Affiche originale

Editions Formula One

Administration Ltd

Excellent état

Dim: 60 X 42 cm environ

40 / 80 €

34

Grand Prix de Monaco 2004

Affiche originale

Excellent état

Dim: 60 X 42 cm environ

40 / 80 €

35

Grand Prix de Monaco 2005

Affiche originale

Excellent état

Dim: 60 X 40 cm environ

40 / 80 €

36

Grand Prix de Monaco 2009

Sérigraphie

Edition limitée

Numérotée 44/1500

Pliures

Dim: 69 X 49 cm environ

50 / 100 €



37

37

Rallye Automobile de Monte-Carlo
1987

Affiche originale

Editions S. N. I. P.

D'après un dessin de Pierre Berengui

Très bon état malgré légères déchirures

Dim: 60 X 40 cm environ

40 / 80 €



38

38

Rallye Automobile de Monte-Carlo
1988

Affiche originale

Editions Idecorn/Somovedi-Monaco

D'après un dessin de Pierre Berengui

Pliures, trous de punaises, tache d'humidité

Dim: 60 X 40 cm environ

40 / 80 €



39

39

Rallye Automobile de Monte-Carlo
1990

Affiche originale

Editions AAD Conseil Monaco

D'après un dessin de Pierre Berengui

Très bon état

Dim: 60 X 40 cm environ

40 / 80 €



40

40

Rallye Automobile de Monte-Carlo
1991

Affiche originale

Editions Latitude 43 - Monaco Sponsoring

D'après un dessin de Pierre Berengui

Très bon état malgré pliures

Dim: 60 X 40 cm environ

40 / 80 €

41

Rallye Automobile de Monte-Carlo
1992

Affiche originale

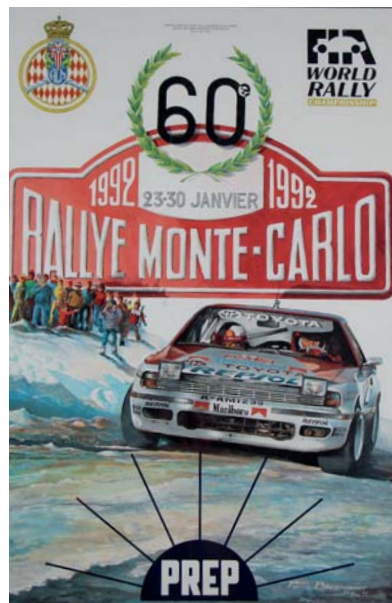
Editions Aramis Communication

D'après un dessin de Pierre Berenguier

Très bon état malgré légères pliures

Dim: 60 X 40 cm environ

40 / 80 €



41

42

Rallye Automobile de Monte-Carlo
1993

Affiche originale

Editions Aramis Communication

D'après un dessin de Pierre Berenguier

Très bon état malgré légère pliure

Dim: 60 X 40 cm environ

40 / 80 €



42

43

Rallye Automobile de Monte-Carlo
1994

Affiche originale

Editions Podium

D'après un dessin de Pierre Berenguier

Excellent état

Dim: 60 X 40 cm environ

40 / 80 €



43

44

Rallye Automobile de Monte-Carlo
1995

Affiche originale

Editions Podium-MPE

D'après un dessin de Pierre Berenguier

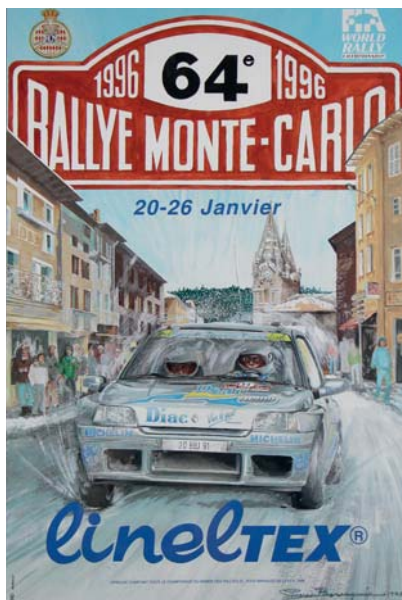
Très bon état

Dim: 60 X 40 cm environ

40 / 80 €



44



45

45

Rallye Automobile de Monte-Carlo
1996

Affiche originale
Editions AIP Monaco
D'après un dessin de Pierre Beren-
guier
Excellent état
Dim: 60 X 40 cm environ

40 / 80 €



46

46

Rallye Automobile de Monte-Carlo
1997

Affiche originale
Editions AIP Monaco
D'après un dessin de Pierre Beren-
guier
Excellent état
Dim: 60 X 40 cm environ

40 / 80 €



47

47

Rallye Automobile de Monte-Carlo 1998

Affiche originale
Editions AIP Monaco
D'après un dessin de Pierre Beren-
guier
Excellent état
Dim: 60 X 40 cm environ

40 / 80 €



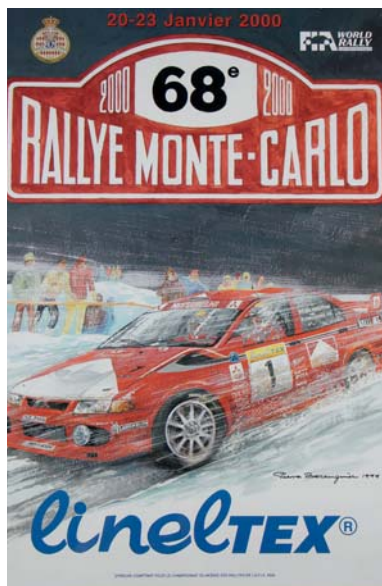
48

48

Rallye Automobile de Monte-Carlo
1999

Affiche originale
Editions AIP Monaco
D'après un dessin de Pierre Beren-
guier
Très bon état malgré légères déchi-
rures et rousseurs en bordure
Dim: 60 X 40 cm environ

40 / 80 €



49

49

Rallye Automobile de Monte-Carlo
2000

Affiche originale

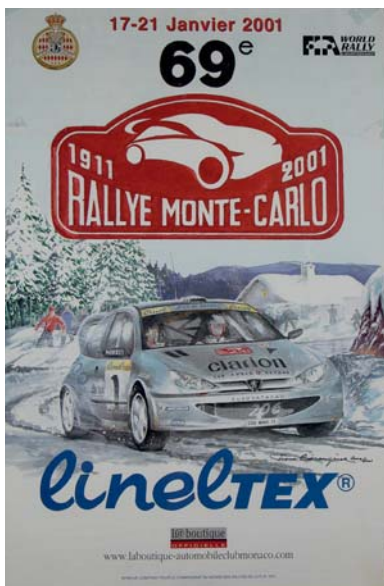
Editions AIP Monaco

D'après un dessin de Pierre Beren-
guier

Très bon état malgré légères pliures
en bordure

Dim: 60 X 40 cm environ

40 / 80 €



50

50

Rallye Automobile de Monte-Carlo
2001

Affiche originale

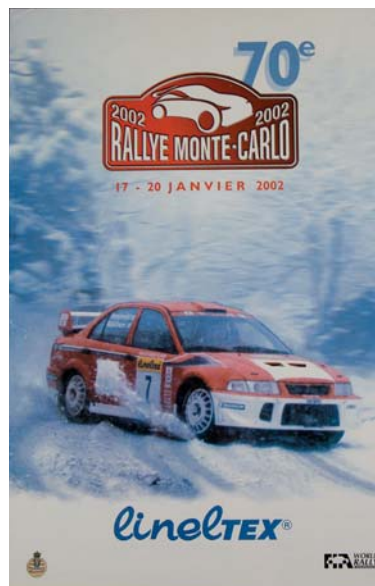
Editions AIP Monaco

D'après un dessin de Pierre Beren-
guier

Etat moyen, traces de ruban adhésif,
manques, pliures

Dim: 60 X 40 cm environ

40 / 80 €



51

51

Rallye Automobile de Monte-Carlo
2002

Affiche originale

Editions AIP Monaco

D'après une photo de Grazia Neri

Très bon état malgré légères pliures et
déchirure en bordure

Dim: 60 X 40 cm environ

40 / 80 €



52

52

Grand Prix de Monaco 1970

Poster de la grille du départ

Editions Ramel à Nice

Photo JM Ploton

Etat moyen, pliures

Dim : 65 X 50 cm environ

50 / 80 €

53

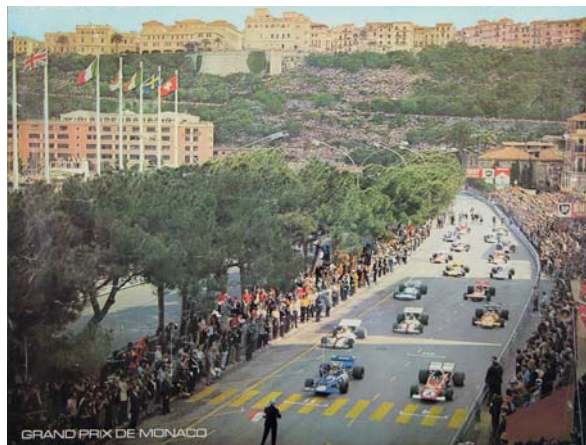
Grand Prix de Monaco 1971
Poster de la grille du départ
Editions Ramel à Nice
Photo JM Ploton
Etat moyen, pliures en bordure
Dim : 50 X 60 cm environ

50 / 80 €

54

Grand Prix de Monaco 1975
Affiche originale
Création l'Artichaut
Photo de P. Lorillou
Imp. Monegasque (MC)
Bon état général malgré
légères pliures
Dim : 44 X 65 cm env

50 / 80 €



53



54

55

Grand Prix de France 1975
Affiche originale entoilée
Photo B. Martin-Dondoz
Imprimerie Spéciale Paul Ricard
Restaurations aux coins sinon bel état
Dim: 71 X 50 cm environ

80 / 120 €

56

Jacques Laffite - Ligier Gitanes
Affiche promotionnelle pour le Grand
Prix de Monaco 1978
Editions J. Ramel SA à Nice
Pliures, manques, trous de punaises
et légères déchirures en bordure
Dim: 60 X 40 cm environ

30 / 60 €



55



56



57

57

Trophée Automobile de Monte-Carlo
des Journalistes Sportifs 1972

Affiche originale

Imp. Lescaret - Paris

Bon état malgré trous de punaises,
pliures et légères déchirures en bor-
dure

Dim: 58 X 38 cm environ

On joint la maquette originale sur
papier calque ayant servi à l'édition
de l'affiche

Etat d'usage

50 / 100 €



58

58

Rallye Automobile de Monte-Carlo des
Journalistes Sportifs 1973

Affiche originale

Imp. Lescaret - Paris

Excellent état

Dim: 58 X 38 cm environ

50 / 100 €



59

59

Rallye RMC Alpin Behra 1984

Affiche originale

Editions PEMA Méditerranée

Très bon état malgré légères pliures

Dim: 60 X 40 cm

30 / 60 €



60

60

Course de côte du Mont Ventoux 1933

Epreuve d'atelier

Technique mixte

Atelier Ergé

Superbe état de conservation

Taches d'humidité n'affectant pas le
dessin

Dim: 53.5 X 41 cm environ

200 / 400 €

61

Alexis KOW (1901-1978)

Panhard aux 24 Heures
du Mans 1959

Affiche originale

Papier jauni, sinon très bel état

Dim: 57 X 38 cm environ

100 / 200 €



61

62

Alexis KOW (1901-1978)

Grand Prix International Automobile
du Cap d'Antibes et de Juan les Pins,
1929

Estampe reprenant le dessin principal
de l'affiche de la compétition

Légères rousseurs éparses, légères
pliures, sinon très bel état

Dim: 71 X 59 cm environ

100 / 200 €



62

63

Pierre DUMONT (1920-1987)

Sérigraphie représentant deux cycle-
cars Salmson et BNC

Numéroté 203/205

Signé en bas à droite

Bon état malgré quelques très légères
pliures et rousseurs en bordure

Dim: 62 X 58 cm environ

50 / 80 €



63



64

64

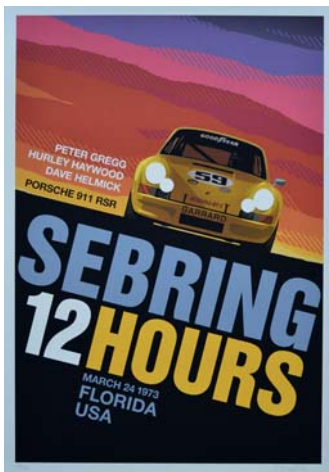
Guy ALLEN

Affiche Le Mans / Porsche 917 K
Numérotée 64/200 et signée
par l'artiste

Dim : 59 X 42 cm environ

Excellent état

80 / 120 €



65



66

65

Guy ALLEN

Affiche Sebring 12 Hours / Porsche 911 RSR

Numérotée 72 / 100 et signée par l'artiste

Dim : 59 X 42 cm environ

Excellent état

100 / 120 €

66

Hideki YOSHIDA

Lithographie représentant la Ferrari P4

Numérotée 82/160, tampon en relief des

éditions Art et Bolides

Signature de l'artiste en bas à droite

Légère tache sinon très bon état

Dim : 37 X 53 cm environ

50 / 100 €

67

Heidiki YOSHIDA

Ferrari 275 GTB

Lithographie

Bon état malgré légères

taches et pliures

Dim: 38 X 56 cm environ

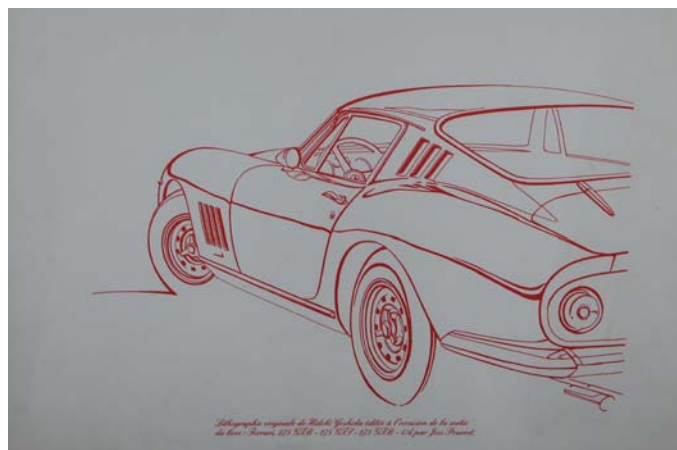
On joint une sérigraphie

représentant une Jaguar

MkV par Anne Ouilén

Dim: 36 X 51 cm environ

30 / 60 €



67





68

68

Craig WARWICK

Sérigraphie représentant Graham Hill dans sa BRM P261 au Grand Prix de Monaco 1964. Signée et numérotée 369/499 en bas à droite. Excellent état

Dim : 49 X 70 cm environ

50 / 80 €

69

Craig WARWICK

Sérigraphie représentant Juan Manuel Fangio dans sa Lancia Ferrari au Grand Prix de Monaco 1956. Signée et numérotée 371/499 en bas à droite. Excellent état

Dim : 49 X 70 cm environ

50 / 80 €



69

70

Craig WARWICK

Sérigraphie représentant Juan Manuel Fangio dans sa Lancia Ferrari au Grand Prix de Monaco 1956. Signée et numérotée 364/499 en bas à droite. Excellent état hormis pliures et légères taches en bordure

Dim : 49 X 70 cm environ

50 / 80 €



70



71



71

Craig WARWICK

Sérigraphie intitulée "Station hairpin" représentant Peter Collins dans sa Ferrari Dino au Grand Prix de Monaco 1958

Signé et numéroté 175/499 en bas à droite. Excellent état

Dim : 49 X 70 cm environ

On joint un poster reprenant un dessin du même artiste représentant plusieurs pilotes de Formule 1

Signée et numérotée 265/299 en bas à droite. Excellent état

Dim : 67 X 48 cm environ

50 / 80 €

72

Lot de deux reprographies

La première éditée pour le Grand Prix de l'Âge d'Or Lanvin à Linas-Montlhéry en Juin 1991 représentant la Bugatti Tupe 35

Signée et datée du pilote en haut à droite
Tache d'humidité sur le coin inférieur gauche
sinon très bon état

Dim : 45 X 64 cm environ

La seconde éditée pour le Grand Prix de l'Âge d'Or Lanvin à Linas-Montlhéry en Juin 1989 représentant la Maserati 250F

Signée et datée du pilote en haut à gauche
Quelques taches d'humidité et rousseurs éparses
sinon bon état

Dim : 45 X 64 cm environ

50 / 100 €



72



73

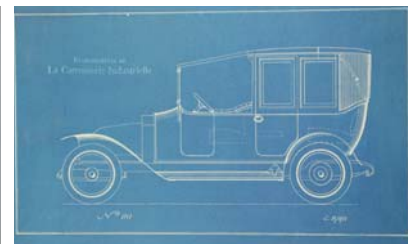
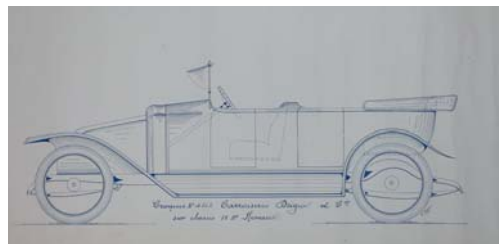
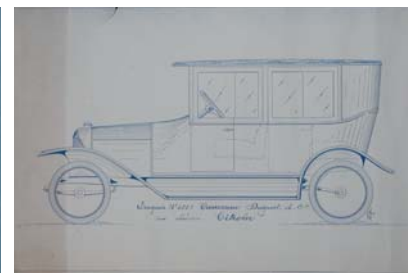
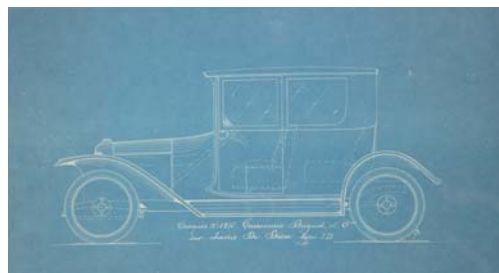
Carrosserie DRIGUET & CIE

Lot de 3 plans, comprenant:

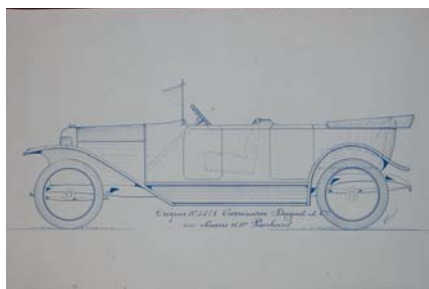
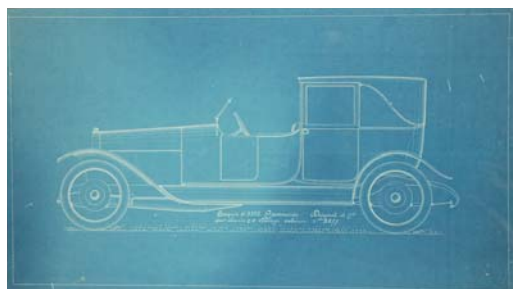
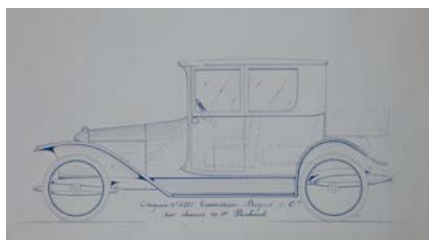
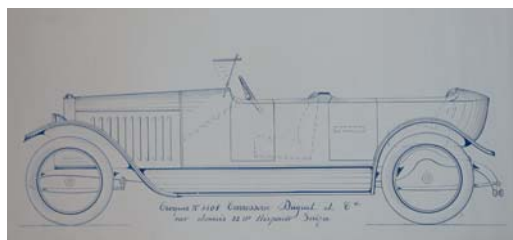
- Un plan de carrosserie sur papier bleu d'usine, basé sur châssis De Dion type ID
- Un plan de carrosserie sur papier blanc, basé sur châssis Citroën
- Un plan de carrosserie sur papier blanc, basé sur châssis Renault 18 HP

On joint également un plan sur papier bleu d'usine de la Carrosserie Industrielle

30 / 60 €



73



74

74

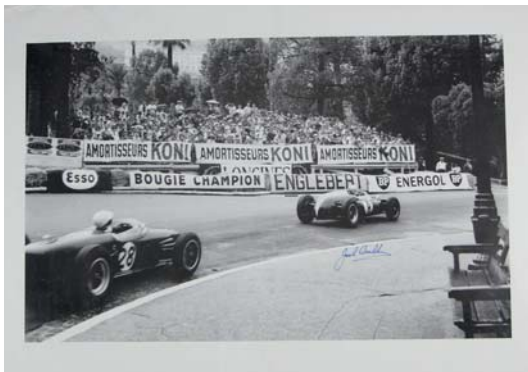
Carrosserie DRIGUET & CIE

Lot de 4 plans, comprenant:

- Un plan de carrosserie sur papier bleu d'usine, basé sur châssis Delage
- Un plan de carrosserie sur papier blanc, basé sur châssis Panhard 16 HP
- Un plan de carrosserie sur papier blanc, basé sur châssis Hispano-Suiza 32 HP
- Un plan de carrosserie sur papier blanc, basé sur châssis Panhard 10 HP

30 / 60 €

27



75

75

Lot de 3 posters
reprenant des photographies en course dédi-
cées par Jack Brabham, Maurice Trinti-
gnant et Roy Salvadori
Bon état malgré des déchirures et pliures
en bordures

Dim : 70 X 102 cm env., 35 X 102 cm env.,
et 35 X 51 cm env.

50 / 80 €



76

76

René VINCENT
Affiche de Bugatti
Tirage contemporain
Dim: 98 X 68 cm environ

50 / 100 €



77

77

René VINCENT
Affiche Peugeot III
Réédition sérigraphiée
Très bon état
Dim: 94 X 67 cm environ

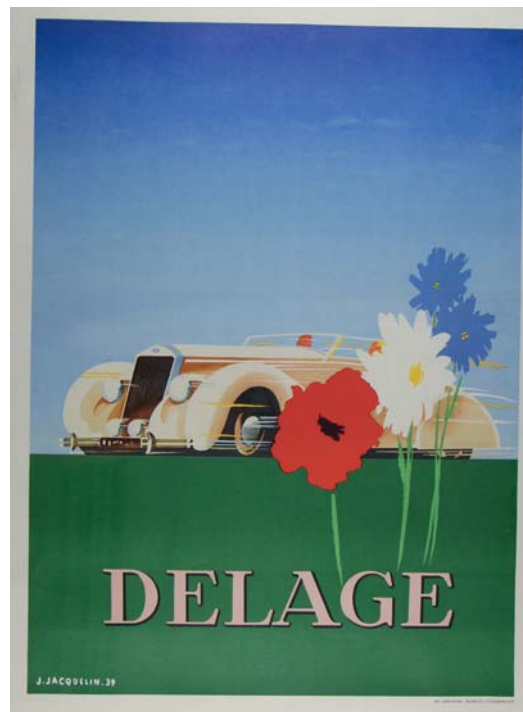
50 / 100 €

78

AFFICHES

Lot de 5 affiches comprenant
notamment une belle reproduction
de l'affiche Delage de J. Jacquelin

40 / 80 €



78



29

79

AFFICHES

Lot de 6 reproductions, notamment une affiche Bugatti par Gerold et deux affiches Hotchkiss par A. Kow, sur le thème des voitures d'avant-guerre
Etat d'usage

40 / 80 €

80

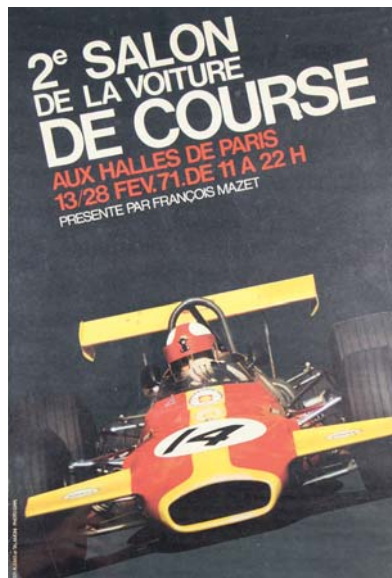
FORMULE 1

Lot de 5 affiches et posters représentant des Formule 1

40 / 80 €



79



80

30



81

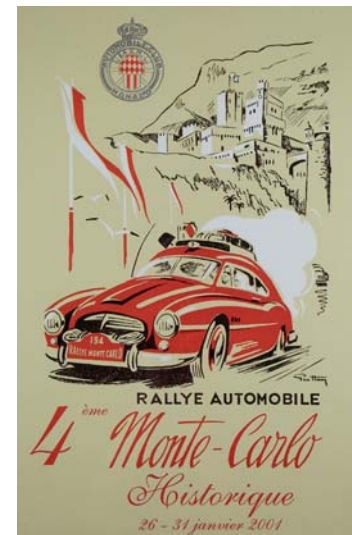
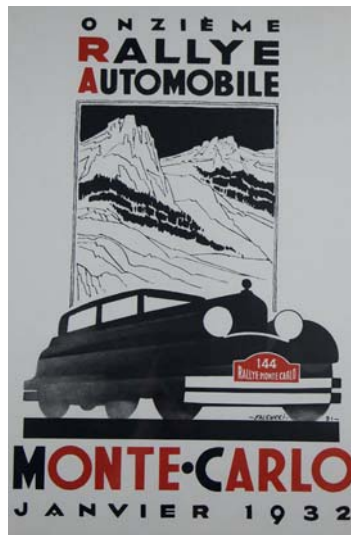
81

MONTE-CARLO

Lot de cinq affiches :

- Monte-Carlo par S. Carpenter
- Reproduction du Rallye Automobile de Monte-Carlo 1932
- Monte-Carlo Sevilla 1992
- Grand Prix Historique de Monaco 1997
- Rallye Monte Carlo de voitures anciennes de 1996

40 / 80 €



82

82

MONTE-CARLO

Lot de 6 affiches comprenant notamment l'affiche originale du Rallye Monte-Carlo Historique de 2001

40 / 80 €

83

MONTE-CARLO

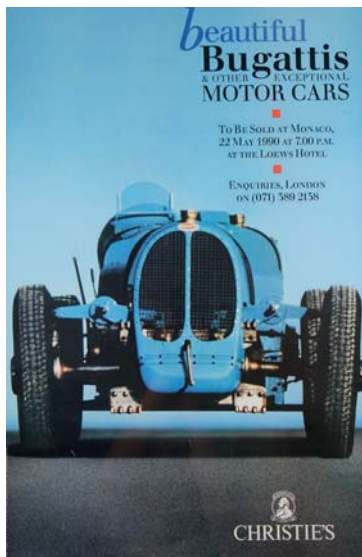
Lot de 6 affiches de divers rallyes et manifestations historiques à Monaco

40 / 80 €



83





84



84

CHRISTIE'S

Lot de deux affiches sur les vacances automobile de la maison de vente en principauté de Monaco en 1990 et 1991

On joint trois poster

40 / 80 €

85

Les Annales Sportives

Plaque d'imprimerie en métal sur bois
Daté 1914

Dim: 28 X 23 cm

40 / 60 €



85



86



87

86

Volant automobile

Bel exemplaire d'un volant en aluminium et bois clouté

Circa 1950

Dim: 40 cm environ

80 / 120 €

87

Roger LOYER

Badge de calendrier du garage "Sport Service" créé par le célèbre pilote français Roger Loyer à la fin de sa carrière

30 / 60 €



88

88

Ancienne borne kilométrique
en tôle peinte provenant de la route
départementale 41 en Haute-Loire
Etat d'usage
Dim : 55 X 33 X 22 cm environ

80 / 120 €

89

SCHEDONI pour Ferrari
Set de 6 bagages
pour Ferrari Testarossa
En cuir noir
Avec dustbag
Bon état

1 000 / 2 000 €



89



90

SCHEDONI pour Ferrari

Lot de deux valises en cuir marron

Schedoni pour Ferrari 456 GT

Bien complète des clés et porte-étiquette. Très bon état

1 000 / 2 000 €



91

91

FERRARI CALIFORNIA

Lot de trois housses pour Ferrari California comprenant :

- Deux housses de sièges avant
 - Une housse pour l'automobile
- Etat d'usage

100 / 200 €

92

FERRARI CALIFORNIA

Saute-vent pour Ferrari California
Dans sa housse d'origine
Excellent état

100 / 200 €



92



93



94



95



96



97



98



99



100



101



102

93

Rallye Monte-Carlo 1978
Plaque de concurrent N°234

50 / 80 €

94

Rallye Monte-Carlo 1980
Plaque de l'équipe de contrôle

50 / 80 €

95

Rallye Monte-Carlo 1982
Plaque de l'équipe de contrôle

50 / 80 €

96

Rallye Monte-Carlo 1983
Plaque de concurrent N°289

50 / 80 €

97

Rallye Monte-Carlo 1984
Plaque du service médical

50 / 80 €

98

Rallye Monte-Carlo 1990
Plaque du service de presse

50 / 80 €

99

Rallye Monte-Carlo 1991
Plaque de l'équipe de contrôle

50 / 80 €

100

Rallye Monte-Carlo 1991
Plaque du service
de commission de presse

50 / 80 €

101

Rallye Monte-Carlo 1992
Plaque d'officiel

50 / 80 €

102

Rallye Monte-Carlo 1994
Plaque du chef de sécurité

50 / 80 €

103

Rallye Monte-Carlo 1996
Plaque de service

50 / 80 €

104

Rallye Monte-Carlo 1999
Plaque du service d'organisation

50 / 80 €

105

Rallye MJC Monaco 1968

Plaque de contrôle

50 / 80 €

106

Rallye Monte-Carlo Junior 1978

Plaque de service de contrôle

50 / 80 €

107

Rallye Monte-Carlo Junior 1979

Plaque de service de contrôle

50 / 80 €

108

Rallye RMC Alpin Behra 1983

Plaque de service de contrôle

50 / 80 €

109

Rallye Monte-Carlo
des Voitures Anciennes 1983

Plaque de service de contrôle

30 / 50 €

110

Rallye Monte-Carlo
des Voitures Anciennes 1992

Plaque de concurrent N°53

30 / 50 €

111

Rallye Monte-Carlo
des Véhicules Electriques 1996

Plaque du service d'organisation

30 / 50 €

112

Rallye Monte-Carlo Historique 2001

Plaque du service d'organisation

30 / 50 €

113

MONACO

Plaque temporaire
de la Principauté de Monaco
Datée de 1976

Très bel état de conservation
On joint un fort lot de
documentation en rapports
avec les compétitions
automobiles organisées
à Monaco (Programmes
des Rallyes de Monaco,
menus de dîners officiels,
cartes de vœux,
cartes postales, photos...)

50 / 80 €



103



104



105



106



107



108



109



110



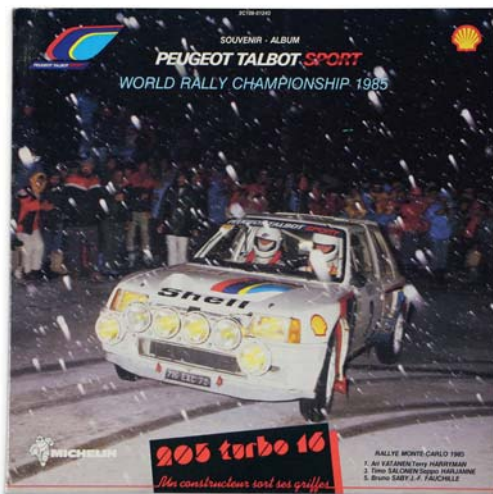
111



112



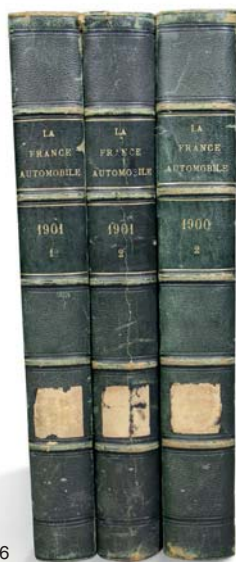
113



114



115



116

114

PEUGEOT 205 TURBO 16
Album souvenir 33 tours
Peugeot Talbot Sport 1985
En très bel état d'origine,
sous pochette plastique

20 / 30 €

116

La France Automobile
Année 1900 et 1901
3 vols. - demi-reliure

200 / 300 €

115

MARLBORO WORLD CHAMPIONSHIP
Portfolio reprenant l'ensemble des
modèles sponsorisés par Marlboro
entre 1972 et 1981

En bon état

On joint un certificat d'essai vierge
d'une Ferrari 400i de 2001, ainsi
qu'un diorama représentant une For-
mule 1 Ferrari

50 / 80 €



117

117

Livre FERRARI F430

50 / 80 €

118

PORSCHE

Catalogue de présentation de la 911 code 991 en version Carrera 4 dans sa boîte d'origine
Bon état d'origine, accident au couvercle

30 / 50 €



118

118 bis

JOUET ELLEN

Maquette cartonnée à construire
Série A Modèle N°2
Modèle type coach décapotable
Superbe état d'origine

20 / 30 €



118 bis



119



120



121



122

119

VANGUARDS

Lot de 6 miniatures à l'échelle 1/43 :

- Ford Zephyr 6 MkIII
 - Austin A60 Cambridge
 - Ford Classic 109 E
 - Ford Granada Ghia
 - Vauxhall PA Cresta
 - Vauxhall Victor F-Series MkI
- Neuf en boîte

20 / 40 €

120

VANGUARDS

Lot de 6 miniatures à l'échelle 1/43 :

- Triumph Spitfire MkII
 - Austin A35
 - Singer Chamois
 - Triumph Herald
 - 2 British Rail Service Vans (édition limitée à 5000 pièces)
- Neuf en boîte

20 / 40 €

121

VANGUARDS

Lot de 6 miniatures à l'échelle 1/43 :

- Ford 300 E Thames Van
 - Ford Anglia Van
 - 2 Morris Minor Van
 - 2 Post Office Telephones Service Vans (édition limitée à 5000 pièces)
- Neuf en boîte

20 / 40 €

122

VANGUARDS

Lot de 6 miniatures à l'échelle 1/43 :

- Austin A35 Van
 - Morris Minor Van
 - 2 Austin A40 Van
 - 2 Austin Sales and Service Vans (édition limitée à 5000 pièces)
- Neuf en boîte

20 / 40 €



123



124



125



126

123

VANGUARDS

Lot de 6 miniatures à l'échelle 1/43 :

- Ford Anglia
- Ford Anglia Van
- Ford Anglia Van Rack Set
- Morris Minor Van
- 2 Whitebread Service Vans (édition limitée à 5000 pièces)

Neuf en boîte

20 / 40 €

124

VANGUARDS

Lot de 6 miniatures à l'échelle 1/43 :

- Reliant Regal
- Ford 300 E Thames Van
- Ford Transit Mkl Van
- Morris Minor Van
- 2 Austin Sales and Service Vans

(édition limitée à 5000 pièces)

Neuf en boîte

20 / 40 €

125

VANGUARDS

Lot de 5 miniatures à l'échelle 1/43 :

- 2 Ford Transit Van Mk1
- 2 Ford Anglia Van
- Ford Transit Van Telecommunication Set

Neuf en boîte

20 / 40 €

126

VANGUARDS

Lot de 5 miniatures à l'échelle 1/43 :

- Morris Marina
- Rover P4
- Triumph Dolomite Sprint
- Rover 3500 V8
- Hillman Minx IIIA

Neuf en boîte

20 / 40 €



127

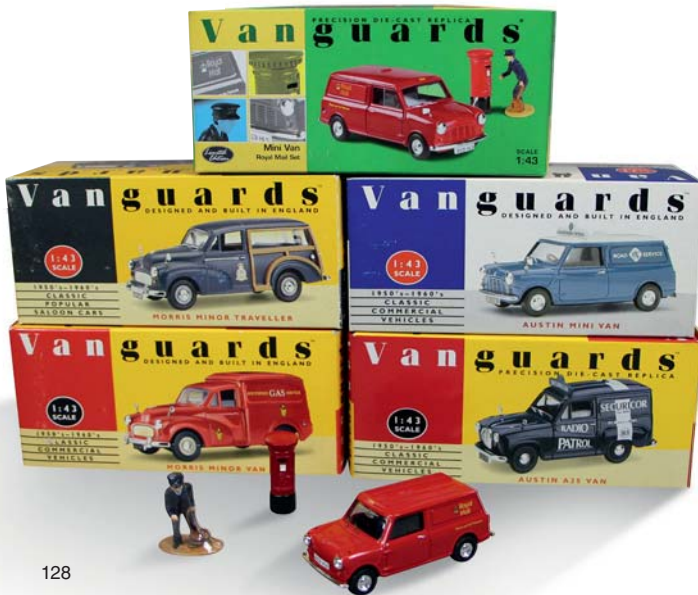
128

VANGUARDS

Lot de 5 miniatures à l'échelle 1/43 :

- Austin Mini Van
 - Mini Van Royal Mail Set
 - Morris Minor Traveller
 - Austin A35 Van
 - Morris Minor Van
- Neuf en boîte

20 / 40 €



128

127

VANGUARDS

Lot de 5 miniatures à l'échelle 1/43 :

- Ford Popular Van
 - Ford Anglia Van
 - Ford 300 E Thames Van
 - Morris Minor Van
 - Ford Capri 109 E
- Neuf en boîte

20 / 40 €

129

Lot de 3 miniatures :

- Solido : tracteur Berliet TBO et son semi-remorque titan pétrolier dans sa boîte d'origine accidentée (derrick absent)
- Corgi Toys : Fordson Power Major Tractor et sa laboureuse dans sa boîte d'origine (bon état)
- Quiralu : Berliet GBO avec remorque bâchée (bon état)

30 / 60 €



129



130

130

Lot de 4 miniatures militaires :

- Dinky Toys : tous terrains Berliet avec son obusier (bâche tachée, bon état)
- 2 portes mitrailleuses (état d'usage)
- Crescent : camion et sa remorque porte missile (état d'usage, incomplet)

20 / 40 €



131

131

Lot de 4 miniatures :

- Dinky Toys : Rolls Royce Silver Wraith N° 150 (état d'usage)
 - Dinky Toys : Desoto Fireflite de police (état d'usage)
 - Dinky Toys : Desoto diplomat 59 N° 545 (état d'usage)
 - Dinky Toys : Alfa Romeo Giulia Ti N° 66 (état d'usage)
- On joint une cravane Dinky Toys Four-berth N° 188, un porte bateau Dinky Toys et son bateau en plastique et une Ford Consul classic Corgi Toys N° 315.

30 / 60 €



133

133

Lot de 5 miniatures :

- Dinky Toys : Aston Martin DB5 cabriolet N° 110 (accident pare-choc avant, état d'usage)
- Solido : Aston Martin DB4 (état d'usage)
- Solido : Lancia Flaminia (bon état)
- Mercury : Lanci Fulvia Coupé HF (état d'usage)
- Norev : Triumph TR5 N° 144 (état d'usage)

30 / 60 €



132

132

Lot de 4 miniatures :

- Dinky Toys : camion de service Citroën N° 23 (état d'usage)
 - Dinky Toys : camion Berliet N° 34 (état d'usage)
 - Dinky Toys : Autocar chausson N°29F (état d'usage)
- On joint un tracteur Berliet de marque JRD et sa semi-remorque (état d'usage) et une Renault Estafette de police CIJ (état d'usage)

30 / 60 €



134

134

DINKY TOYS

Lot de 4 miniatures dans leurs boites d'origine :

- Simca Vedette Chambord N°24K (restaurations, manque un pneu)
- Taxi Simca Ariane N° 542 24ZT (bon état)
- Peugeot 403 berline N° 24B (bon état)
- Simca Aronde P60 N° 544 (bon état)

40 / 80 €



136

136

DINKY TOYS

Lot de 3 miniatures dans leurs boites d'origine :

- Dinky Supertoys tracteur Berliet avec semi-remorque porte char N° 890 (très bon état), on joint un char AMX (état d'usage)
- Camion militaire Brockway avec pont de bateau N° 884 (très bon état)
- Dinky Toys 25 Pounder Field Gun 7 N° 688 (très bon état)

50 / 80 €



135

135

DINKY TOYS

Lot de 3 miniatures militaires dans leurs boites d'origine :

- Half Track M3 N° 822 (bon état)
- Ambulance militaire Renault Carrier N° 80F (bon état, manque à la boite)
- Mercedes Unimog camionette militaire N° 821 (bon état)

30 / 60 €



137

137

DINKY TOYS

Lot de 2 miniatures dans leurs boites d'origine :

- Rouleau compresseur Richier N° 90A (très bon état)
- Chariot à fourche coventry climax N° 597 (accident à la fourche)

On joint une grue Salev N° 50 (accidents et manques)

30 / 60 €



139

139

DINKY TOYS

Lot de 3 miniatures Supertoys dans leurs boites d'origine :

- Tracteur Willeme et sa semi-remorque bachée N° 36B (manque porte arrière)
- Tracteur Unic Saharien N° 893 (très bon état et complet)
- Camion Unic multibenne Marrel N° 38A (manque un pneu, bon état)

40 / 80 €



138

138

DINKY TOYS

Tracteur Unic Esterel et semi-remorque SNCF N° 803

Très bel exemplaire dans sa boite d'origine

30 / 60 €



140

140

DINKY TOYS

Lot de 3 miniatures Supertoys dans leurs boites d'origine :

- Camion Berliet GBO petrolier saharien N° 888 (très bon état)
- Richier Profileur 100 N° 886 (manque le pilote, bon état)
- Blaw-knox bulldozer N° 885 (une chenille accidentée, bon état)

40 / 80 €



142

142

DINKY TOYS

Tracteur Unic Supertoys et son semi-remorque porte voitures Boilot dans sa boite d'origine N° 39A (très bon état)

30 / 60 €



141

141

DINKY TOYS

Lot de 2 miniatures dans leurs boites d'origine :

- Auto-echelle de pompier Delahaye N° 32D (très bon état)
- Fourgon incendie Berliet N° 32E (manque echelle et lance incendie, bon état)

20 / 40 €



143



145



144

143

DINKY TOYS

Lot de 5 miniatures :

- Mercedes 190 SL N° 24H (manque un pneu, état d'usage)
- Ford Mustang Fastback N° 161 (manque un siège, état d'usage)
- Volvo P1800 S N° 911 (état d'usage)
- Borgward Isabella N° 549 (état d'usage)
- Ford Vedette N° 24X (manques pneus, mauvais état)

30 / 60 €

144

DINKY TOYS

Lot de 5 miniatures :

- Citroën Traction 11 BL (état d'usage)
- Citroën 1200 K N° 25C (manque une porte et 3 pneus, état d'usage)
- Citroën 2CV fourgonnette N° 25D (manques pneus, état d'usage)
- Peugeot 403 U5 N° 24F (manque 2 pneus arrière, état d'usage)
- Peugeot 404 N° 553 (état d'usage)

30 / 60 €

145

DINKY TOYS

Lot de 4 miniatures :

- Balayeuse LMV N° 596 (bon état)
- Camion Berliet GAK (bon état)
- Renault Estafette pick-up N° 563 (bon état)
- Simca Cargo Benne N° 33 (bon état)

30 / 60 €



146

146

DINKY TOYS

Lot de 3 miniatures :

- Ferrari F1 N° 23J (état d'usage)
- Aston Martin DB3S N° 506 (état d'usage)
- Ford GT40 (état d'usage)

On joint une Jaguar Type D de marque Solido (état d'usage)

30 / 60 €



148

148

DINKY TOYS

Lot de 3 miniatures dans leurs boites d'origine :

- Fiat 1800 familiale N°548 (accidents et restaurations)
- Panhard PL17 N°547 (volant détaché)
- Chrysler Saratoga N°550 (bon état)

30 / 60 €



147

147

DINKY TOYS

Lot de 4 miniatures dans leurs boites d'origine :

- Rolls Royce Phantom V N°198
- Triumph Herald N°189
- Austin Healey 100 N°546 (manque le pilote)
- Jaguar MK2 3.4 N°195

Bon état

50 / 100 €



149

Géo HAM (Georges Hamel) 1900-1972

Pilote au casque bleu

Lithographie. Signée en bas à droite. Représente le pilote Robert Benoist sur Bugatti.

Encadrée et en excellent état.

45 x 65 cm. (17 3/4 x 25 1/2 in.)

Provenance :

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

Bibliographie :

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

600 / 900 €

150

Géo HAM (Georges Hamel) 1900-1972

Pilote au casque rouge

Lithographie, signée en bas à gauche.

Encadrée et en excellent état.

45 x 65 cm. (17 3/4 x 25 1/2 in.)

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

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

500 / 800 €





151

Géo HAM (Georges Hamel) 1900-1972

Moto en vitesse à Arpajon

Lithographie, signée en bas à gauche.

Encadrée et en excellent état.

45 x 65 cm. (17 3/4 x 25 1/2 in.)

Provenance :

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

300 / 500 €



152

Géo HAM (Georges Hamel) 1900-1972

Le couple à moto

Lithographie, signée en bas à droite.

Encadrée et en excellent état.

30 x 49 cm. (11 3/4 x 19 1/4 in.)

Provenance :

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

Bibliographie :

Catalogue de l'exposition "Géo Ham peintre
de la vitesse", Musée de Laval, 2007, repro-
duit en bas de la page 116.

300 / 500 €

153

Géo HAM (Georges Hamel) 1900-1972

Deux motards en course

Lithographie signée en bas à droite.

Encadrée et en excellent état.

45 x 65 cm. (17 3/4 x 25 1/2 in.)

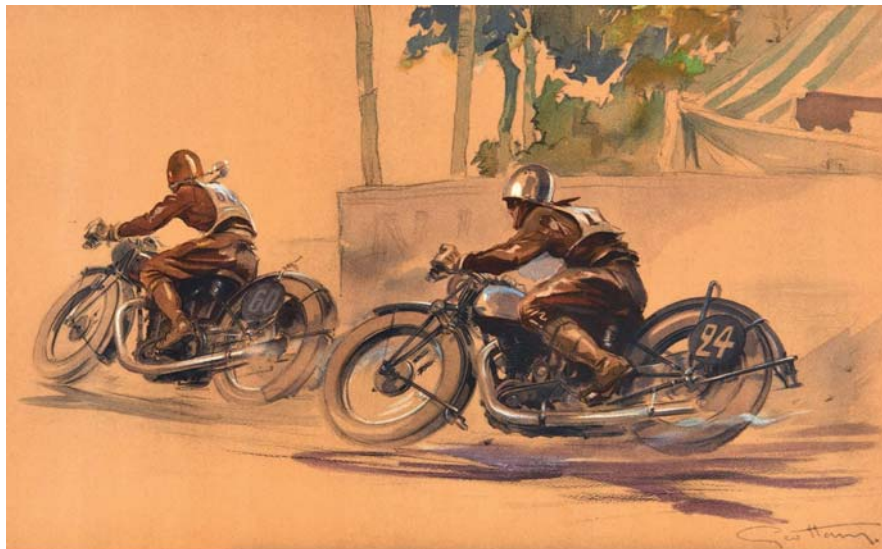
Provenance :

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

Bibliographie :

Catalogue de l'exposition "Géo Ham peintre
de la vitesse", Musée de Laval, 2007, repro-
duit en haut de la page 116.

300 / 500 €



154

Géo HAM (Georges Hamel) 1900-1972

Course de motards

Lithographie, signée en bas à droite.

Encadrée et en excellent état.

45 x 65 cm. (17 3/4 x 25 1/2 in.)

Provenance :

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

300 / 500 €







155

Hideki YOSHIDA (né en 1949)

Portfolio - Ferrari 250 GTO

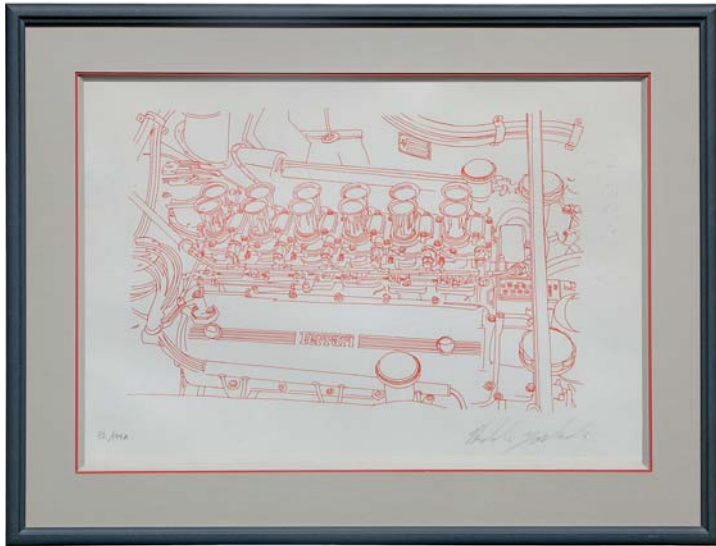
Texte de Jess. G Pourret, comprenant 15 lithographies, chacune encadrée et signée au crayon en bas à droite et numérotée 82/199

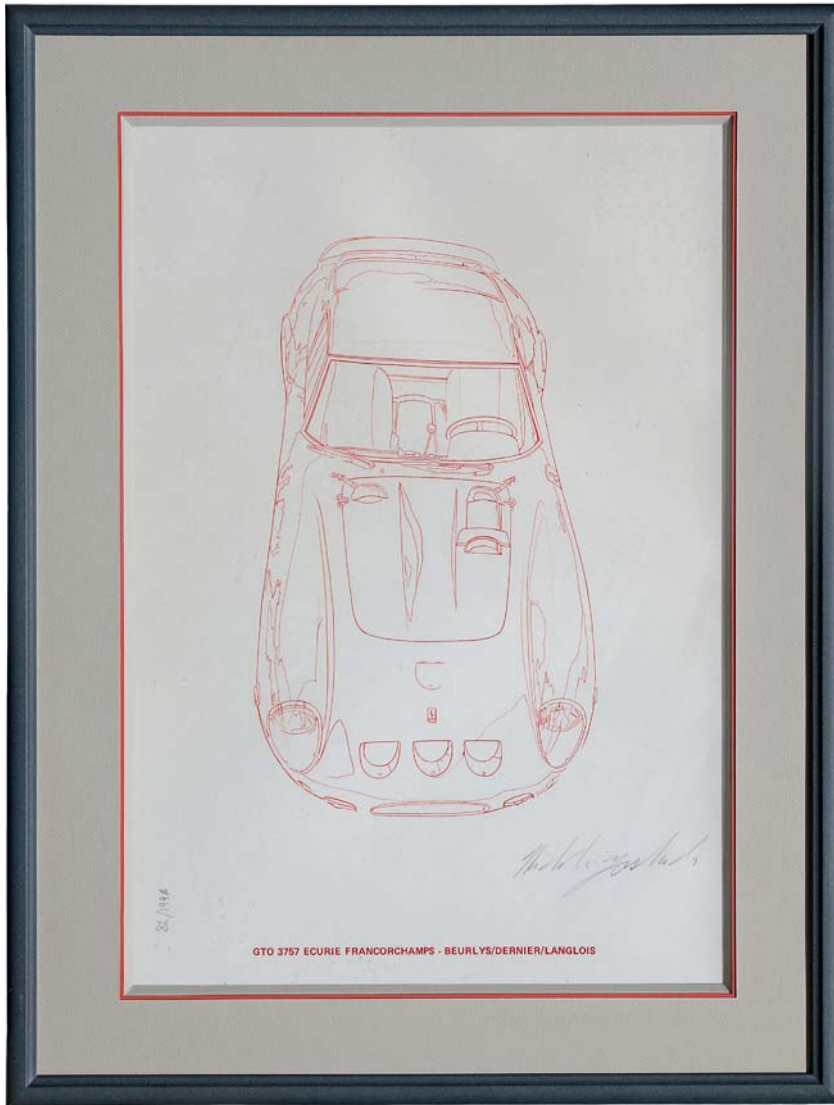
A en bas à gauche

39 x 58 cm hors cadre

Excellent état.

500 / 800 €









LA DENTE D'AUTOMNE



AUTOMOBILES

MV AGUSTA 1000 F4	156	PORSCHE 911 3,0 SPECIAL	176
MINI 1000 MK IV	157	BMW M3 E36	177
VOLKSWAGEN COCCINELLE 1303	158	ALPINE V6 GTA LE MANS	178
ROLLS ROYCE SILVER SHADOW	159	PORSCHE 928 GT	179
PEUGEOT 104 ZS	160	FERRARI 412	180
PORSCHE 944 S2	161	FERRARI 456 M GT	181
BMW 635 CSI	162	BENTLEY CONTINENTAL FLYING SPUR SPEED	182
MERCEDES 560 SL	163	ASTON MARTIN DB7 VANTAGE	183
ALFA ROMEO GIULIA 1600	164	FERRARI 575 M PACK HGTE	184
ALFA ROMEO 2600 SPRINT	165	PORSCHE 911 3,2	185
RENÉ BONNET DJET	166	BMW M3 GT	186
JAGUAR XK 120 CABRIOLET	167	BMW Z3 2.2I	187
MERCEDES BENZ 220 SE CABRIOLET	168	VOLKSWAGEN LUPO GTI	188
MERCEDES BENZ 300 S ADENAUER	169	PEUGEOT 309 GTI 16	189
GEORGES IRAT	170	LANCIA BETA 2000IE MARTINI	190
PEUGEOT 402 ECLIPSE	171	PEUGEOT 205 GTI	191
ALPINE A110 1600 S	172	RENAULT CLIO WILLIAMS	192
PEUGEOT 505 TURBO SUPERPRODUCTION	173	RENAULT 5 GT TURBO	193
RENAULT 8 GORDINI 1134	174	PEUGEOT 106 RALLYE PHASE 2	194
SIMCA RALLYE 2	175		

156

2011 - MV AGUSTA F4 1000 RR ÉDITION SPÉCIALE ECOLE DE L'AVIATION DE CHASSE

35 000 / 45 000 €

MV Agusta est l'une des marques les plus prestigieuses du monde. Multiple championne grâce notamment à Giacomo Agostini, la marque de Varese cumule les titres et les honneurs depuis de nombreuses années. La désormais mythique F4, dessinée par le grand Massimo Tamburini, est toujours une référence parmi les hypersportives. Considérée par beaucoup comme la plus belle moto du monde, son ultime évolution au tournant des années 2010 apporte une discrète amélioration mais non des moindres. L'une de ses versions, dénommée R312, affiche en toute simplicité la vitesse maximale dont la moto est capable. Tout simplement la plus rapide du monde...

S'il est un domaine auquel la firme de Varese aime rendre hommage, c'est celui de l'aviation. Après les célèbres séries Veltro et Freccie Tricolori, c'est à l'Ecole de l'Aviation de Chasse Française de Tours que MV Agusta va rendre hommage, en 2011, pour fêter le cinquantième anniversaire de l'école. Un exemplaire bleu et noir, reprenant le logo en forme de cigogne stylisée, est présenté par Claudio Castiglioni et Giacomo Agostini lui-même pour fêter l'évènement à la Base 705. C'est une F4 1000 RR, soit la version la plus aboutie du catalogue, et munie d'un surpuissant quatre-cylindre en ligne à course courte développant la somme magique de 201 chevaux à 13 400 tours/minute. La présentation de cette moto est unique, reprenant celle du fameux Alpha Jet sur lesquels les pilotes s'entraînent. Elle est ornée d'une plaque en vermeil rappelant sa rareté.

La MV Agusta que nous présentons est tout simplement exceptionnelle, puisqu'il s'agit de l'exemplaire qui a été présenté sur le tarmac de la Base Aérienne de Tours. Commandée par son propriétaire actuel dès 2011, il ne prendra possession de cette moto qu'en 2013, suite à son importation par le garage Olivier Motos à Lyon. Elle fait le bonheur de son propriétaire depuis cette date et n'affiche aujourd'hui que 3 020 kilomètres. Suite à nos recherches, nous avons eu la confirmation que la série prévue de 11 exemplaires a finalement été abandonnée par MV Agusta, ce qui fait de cette moto l'unique exemplaire de cette série. Le dossier qui l'accompagne est complet et composé du bon de commande original, de la facture d'achat, des factures d'entretien, de la trousse à outils, de la housse de protection sur mesure, ainsi que d'un coffret renfermant les manuels, certificat de garantie, courrier de Claudio Castiglione et double de clés. Véritable pièce d'orfèvrerie, cette moto sublime le travail de pointe des ingénieurs transalpins en la matière, et fait honneur à la réputation d'excellence d'MV Agusta. Elle se présente dans un état proche du neuf. Entièrement recouverte de fibre de carbone, le niveau de finition de cette moto est impressionnant. La peinture est de haute qualité et revêt le même vernis satiné que le fuselage des Alpha Jet. Cette MV Agusta 1000 RR est une pièce d'ingénierie exceptionnelle, autant du point de vue de son design que de ses performances. La liberté que vous éprouverez à son guidon ne vous aura jamais semblé aussi exclusive.

Exemplaire unique
1^{ère} main
Etat neuf

*One-off model
One owner
As-new condition*

Carte grise Française / French registration papers
Châssis / Chassis : ZCGF621AACV002246
Moteur : 4 cylindres en ligne 4 temps - 201 chevaux
Engin : 4 cylinders in-line, 201 bhp





MV Agusta is one of the most prestigious makes in the world. A multiple championship winner, thanks above all to Giacomo Agostini, the Varese-based manufacturer has collected titles and honours for many years. The now legendary F4, designed by the great Massimo Tamburini, is still considered a benchmark among ultimate sports bikes. Considered by many the most beautiful motorcycle in the world, its ultimate version, produced around 2010, received a discreet, but by no means minor, upgrade. One of these models was merely designated the R312, in reference to the top speed of which the bike was capable, quite simply the fastest in the world ... If there is one area to which the firm from Varese especially likes to pay homage, it is that of aviation. After the famous Veltro and Freccie Tricolori series, it was to the French Jet Fighter School at Tours that MV Agusta chose to pay tribute in 2011, to celebrate the school's fiftieth anniversary. A blue and black bike, evoking the company's logo in the form of the stylised wings of a stork, was presented by Claudio Castiglioni and Giacomo Agostini in person to mark the event at Base 705. It was an F4 1000R, the ultimate version in the range, equipped with a short-stroke four-cylinder in-line engine developing no less than 201bhp at 13,400rpm. The appearance of this bike was unique, echoing that of the famous Alpha Jets used by the pilots for training. A red plaque was a reminder of its exclusivity.

The MV Agusta which we are offering for sale is quite simply exceptional, as it is the very example which was presented on the airstrip at the base in Tours. Ordered by its current owner in 2011, it was only delivered to him in 2013, after it had been imported by Olivier Motos in Lyon. Since then, it has delighted its owner, and today it is showing only 3020km (1877 miles). Following our research, we have received confirmation that the planned series of 11 bikes was finally abandoned by MV Agusta, making this bike the only one in the series. It comes with a comprehensive file, including the original order form, bill of sale and service invoices, as well as its toolkit and tailor-made protective cover. A jewel-like piece of craftsmanship, this bike is the purest expression of the cutting-edge work done by the Italian engineers and lives up to MV Agusta's reputation for excellence. It is in virtually as-new condition. Entirely covered in carbon fibre, the standard of finish of this bike is impressive. The paintwork is of high quality, with the same matt finish as used on the fuselage of the Alpha Jet. This MV Agusta 1000 RR is an exceptional piece of engineering, in terms both of its design and its performance. The sensation of freedom you will enjoy when riding it will never have seemed so exclusive.



157

1982 - MINI MKIV 1000 HL

3 000 / 6 000 €

Mini prix, maxi plaisir ! Tel aurait pu être le slogan de la British Motor Corporation lors du lancement sa première Mini (la MKI) en 1959. Élégante, agile et performante, tant dans le trafic urbain que sur des terrains plus hostiles et plus sportifs, cette automobile révolutionnaire et économique pour son époque a comblé des générations de conducteurs, hommes et de femmes confondus. Notre Mini appartient à la quatrième version du modèle produite de 1976 à 1984. Par rapport à la première génération incarnée par les MkI et MkII, les MkIII et MkIV ont bénéficié de nombreuses nouveautés : vitres descendantes, charnières de porte intérieures, lunette arrière avec dégivrage, choix entre boîte automatique ou boîte manuelle, alternateur, nouveau carburateur HS4, ceintures à enrouleur ou encore rétroviseur de portière. En 1982, le moteur de 998 cm3 Economy apparaît sur la MkIV, lui offrant dorénavant 42 chevaux (contre 39 précédemment).

Notre Mini date précisément de 1982. Achetée en 2006 par son propriétaire actuel, la voiture affichait alors 34 500 kilomètres au compteur. Créditée aujourd'hui de 36 000, elle a bénéficié d'un entretien régulier retracé dans un important dossier de factures remontant à 2003. En 2015, son propriétaire a procédé au changement du radiateur, de la pompe à eau, ainsi qu'à une réparation du train arrière pour un montant total d'environ 2300 euros. Ce modèle indémodable et so british est présenté dans un très bel état général et à un prix très abordable.

"Mini price, but maxi pleasure!" That could have been BMC's slogan when the first Mini (the Mark I) was launched in 1959. Stylish, nippy and manoeuvrable, whether in town, in more demanding conditions or in motorsport, this car, which was revolutionary and economical for its time, delighted successive generations of drivers, men and women alike. The Mini we are offering for sale is a fourth-version model, which was produced from 1976 to 1984. In comparison to the first-generation cars (the Mark I and Mark II), the Mark III and Mark IV models had several new features: wind-down windows, concealed door hinges, a heated rear window, the choice of manual or automatic transmission, an alternator, a new HS4 carburettor, inertia-reel seatbelts and door-mounted mirrors. In 1982, the 998cc 'Economy' engine made its appearance on the Mark IV, developing 42bhp (rather than 39bhp until then). 'Our' Mini is from that same year. Purchased in 2006 by its current owner, it had a recorded mileage at the time of 34,500km (21,400 miles). Now credited with a total of 36,000km (22,400 miles), it has been regularly maintained, as is documented by the comprehensive file of invoices going back to 2003. In 2015, its owner had the radiator and water pump replaced and the rear suspension overhauled, for a total of some 2300 euros. This timeless model is presented in very good overall condition and at a highly affordable price.

Bon état général
Modèle indémodable
Un mythe accessible à tous

*Good overall condition
A timeless model
Low price*

Carte grise française / French registration papers
Moteur 4 cylindres de 998 cm3 développant 42 chevaux
4-cylinder engine – 998cc, producing 42bhp



158

1974 - VOLKSWAGEN COCCINELLE 1303 S

5 000 / 10 000 €

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 chevaux en 1972. Notre modèle est un millésime 1974 qui affiche 90 039 km au compteur. Elle a été acquise par son actuel propriétaire en 2001 avec 83 400 km. Son dossier de factures remonte à 1995, il nous révèle qu'en 2005 cette voiture a bénéficié d'un échange standard de son moteur 1584 cm3, ainsi que d'un remplacement de son embrayage (à 86 474 km). Son moteur comptabilise donc beaucoup moins de kilomètres que n'en indique le compteur. Son intérieur en skaï noir présente un bon état général, tandis que son volant Momo et son pédalier sport donnent une touche de personnalisation à cette VW dont seule la peinture mériterait d'être refaite.

The Beetle needs no introduction. It was the first car to be built by Volkswagen, whose name means the 'People's Car'. Designed by the Austrian engineer Ferdinand Porsche, it was built from 1938 to 2003. The number of cars produced and the length of its career are unique in the annals of the automotive industry. Thus, in 1972, it beat the record held by the Ford Model T, with 21,529,464 cars sold across the world. Initially fitted with a 985cc flat-four engine developing 25bhp, the Beetle evolved mechanically with regular but modest increases in its capacity, until it finally reached 1584cc and 50bhp in 1972. The car we are offering for sale is a 1974 model with a recorded mileage of 90,039km (55,948 miles). It was acquired by its present owner in 2001, when it had covered 83,400km (51,800 miles). Its history file dates back to 1995 and indicates that the clutch was replaced in 1995 (at 86,474km/53,732 miles) and that a new 1584cc engine was fitted, which has therefore covered far fewer miles than are showing on the clock. Its black leatherette interior is in good overall condition, while the Momo steering wheel and sports pedals add a personal touch to this VW, which really only needs fresh paintwork.

Modèle indémodable
Moteur échange standard avec faible kilométrage
Tarif attractif

*A timeless classic
Replacement engine with low mileage
Paint needs attention*

Carte grise française / French registration papers
Type / Type : 13/AS2
Châssis / Chassis number : 1342501118
Moteur 4 cylindres à plat de 1584 cm3 développant 50 chevaux
Flat-four engine – 1584cc, producing 50bhp



159

1977 - ROLLS-ROYCE SILVER SHADOW

8 000 / 12 000 €

La Rolls-Royce Silver Shadow est présentée en 1965 après dix années de conception et de mise au point. Ce modèle constitue une étape historique pour la marque britannique qui a décidé de s'éloigner des codes aristocratiques qui ont fait sa réputation afin de séduire une clientèle plus large et ainsi revoir à la hausse ses ambitions commerciales. Produite de 1965 à 1980 à 31 175 exemplaires, la Silver Shadow sera le modèle de la marque le plus vendu à l'époque.

Notre exemplaire en conduite à droite a été immatriculé pour la première fois en juin 1977, son actuel propriétaire en fait l'acquisition en 1999 auprès d'un anglais de passage dans son hôtel. Cette voiture se présente dans un état correct, son compteur affiche aujourd'hui 78 756 km, son intérieur en cuir doté d'une belle patine a bien traversé les années. Les suspensions fonctionnent bien, tout comme la boîte à vitesses qui aurait été changée il y a 5 ans. Le système de freinage a été entièrement refait au printemps pour un montant de plus de 1100 €. On notera une petite erreur sur la carte grise concernant le numéro de châssis. La carrosserie mériterait quant à elle d'être refaite afin de redonner à cette Silver Shadow sa splendeur d'antan. Au final, voici une belle opportunité d'accéder au mythe Rolls Royce et ce à un prix abordable.

The Rolls-Royce Silver Shadow was introduced in 1965 after ten years' work on its design and development. The model marked a historic milestone for the British manufacturer, which decided to move on from the aristocratic manners on which its reputation had been built and to appeal to a wider audience, so hoping to achieve greater sales. With 31,175 units produced from 1965 to 1980, the Silver Shadow would be the company's bestselling model to date.

Our right-hand drive model was first registered in June 1977, and its current owner purchased it in 1999 from an English guest staying at his hotel. The car is in decent condition, with 78,756km (48,936 miles) on the odometer today; its leather interior has aged well and has an attractive patina. The suspension works well, as does the automatic transmission, which is believed to have been changed 5 years ago. The brakes were completely overhauled last spring for a total of more than 1100 €. It should be noted that there is a minor error on the registration certificate regarding the chassis number. The bodywork deserves to be restored, to return this Silver Shadow to its former glory. All in all, this is a fine opportunity to enter the legendary world of Rolls-Royce, and for a very reasonable price.

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

*Unrivalled classical style
The charm of a Rolls-Royce which should be rediscovered
Get in first to buy this attractive model*

N° châssis / Chassis number: SRH23620
Moteur V8 de 6750 cm3 développant environ 200 chevaux
V8 engine – 6750cc, producing approx. 200bhp



160

1979 - PEUGEOT 104 ZS

10 000 / 15 000 €

Présentée au Salon de Paris en 1972, la 104 berline revendique le titre de plus petite berline vendue en Europe. Cette citadine économique permet à Peugeot d'élargir sa clientèle et de s'adapter à la crise pétrolière ambiante. Sa rivale de l'époque se nomme Renault 5 et rencontre un véritable succès commercial qui pousse rapidement le constructeur sochalien à lancer en 1973 une version Coupé de la 104 encore plus courte que la berline. Dessiné par Pininfarina, elle présente un style très anguleux caractéristique des années 70. Trois ans plus tard sortira sa version sportive destinée à relancer les ventes : la 104 ZS. Son moteur est un quatre cylindres en ligne dont la cylindrée a été portée à 1124 cm³ pour une puissance de 66 chevaux. Grâce à un poids de seulement 780 kg, la ZS revendique des performances intéressantes pour une petite voiture de cette époque : de 0 à 100 km/h en 12"4 et 155 km/h en vitesse de pointe. Son caractère sportif se ressent également dans l'habitacle avec la présence d'un compte-tours et d'un volant trois branches. Peugeot proposait également en option différents kits destinés à lui donner des allures de bête de course, à l'instar du "kit rallye" qui fut le plus populaire à l'époque. Une Coupe 104 nationale est également créée. Elle se déroule tous les ans lors du Tour de France Automobile, puis sur circuit, et enfin sur Terre. La ZS s'impose également aux 24 Heures de Chamonix en 1977 avec le duo composé d'Henri Pescarolo et Jean-Pierre Nicolas. La même année, la voiture remporte le Groupe 2 au Tour de Corse avec l'équipage Jean-Claude Lefebvre/Jean Todt... C'est de cette vocation

sportive insufflée par la 104 ZS, puis la ZS2, que naîtra quelques années plus tard une certaine Peugeot 205 GTI.

Notre 104 ZS a été immatriculée pour la première fois le 2 Octobre 1979 en Savoie. C'est une voiture en superbe état dont le fonctionnement est absolument bluffant pour son âge. Son compteur affiche 72 082 km qui constituent très certainement son kilométrage d'origine. Cet exemplaire a bénéficié d'une révision moteur, d'une vidange des fluides, du remplacement des silentblochs, des rotules du train avant et des freins. L'auto, stockée pendant plus d'une décennie, a bénéficié d'une révision complète de sa carrosserie suivie d'une peinture, celle d'origine n'ayant pu être conservée. Le travail effectué se révèle être d'excellente facture. Ses deux sièges ainsi que sa banquette arrière, particulièrement fragiles, ont également été restaurés. Elle aurait été la propriété de la même personne pendant près de 30 ans qui l'aura revendue en début d'année 2012. Cette dernière étant décédée en 2015, il ne nous a pas été possible d'obtenir confirmation. La voiture a cependant conservé ses plaques d'immatriculation ainsi que sa pochette d'origine. Toutes les étiquettes de l'auto sont d'ailleurs encore présentes. Dénicher une 104 ZS avec un tel kilométrage demeure encore très rare de nos jours et la restauration soigneuse qui lui a été prodiguée accroît davantage encore son intérêt sur le marché des Youngtimers.

Belle configuration d'origine
Restauration de belle qualité
Voiture à l'historique intéressant

*Excellent overall condition
Underrated modern classic
Clear and good historic*

Carte grise française / French registration papers
N° châssis : 5780444
Moteur 4 cylindres de 1124 cm³ développant 66 chevaux
4-cylinder engine – 1124cc, producing 66bhp





Introduced at the Paris Motor Show in 1972, the 104 saloon laid claim to the title of the smallest saloon sold in Europe. This economical city car enabled Peugeot to widen its customer base and adapt to the prevailing oil crisis. Its rival at the time, the Renault 5, was a major commercial success and quickly drove Peugeot to launch in 1973 a coupé version of the 104, which was shorter still than the saloon. Designed by Pininfarina, the coupé had very angular lines typical of the Seventies. Three years later, a sporting version, the 104 ZS, was introduced to boost its sales. It had an in-line four-cylinder engine enlarged to 1124cc and developing 66bhp. Thanks to its weight of only 780kg (1720lb), the ZS had excellent performance for a small car of the period, with a 0-100kph (62mph) time of 12.4 seconds and a top speed of 155kph (96mph). Its sporty nature was also apparent inside the car, with a rev counter and three-spoke steering wheel. In addition, Peugeot offered various kits to give it a competition feel, such as the 'rally kit' which was the most popular at the time. A French '104 Cup' was also established. This took place each year during the Tour de France Automobile, then on a race circuit and finally on an earth track. The ZS also claimed victory in the Chamonix 24 Hours race in 1977 with the pair formed by Henri Pescarolo and Jean-Pierre Nicolas. That same year, the car won Group 2 in the Tour de Corse in the hands of Jean-Claude Lefebvre and Jean Todt ... It was the sporting vocation inspired by the 104 ZS, followed by the ZS2, that would give rise a few years later to a certain Peugeot 205 GTI.

The 104 ZS we are presenting is in excellent condition and drives absolutely perfectly. It has a recorded mileage of 72,082km (44,790 miles), which is undoubtedly original. The engine has been serviced and the fluids changed, while the engine mounts, front suspension ball joints and brakes have been replaced; the bodywork has been refurbished and completely resprayed, and the upholstery restored.



161

1989 - PORSCHE 944 2.7L

8 000 / 12 000 €

La conjoncture automobile précaire des années 70 incite Porsche à envisager le développement d'une automobile plus abordable que la 911, en partenariat avec la firme Volkswagen. L'idée des ingénieurs est de créer une voiture à l'architecture inédite de type « transaxle » en utilisant un maximum de pièces communes à des modèles de grande distribution. C'est dans cette configuration que née la Porsche 924 animée par un moteur 4 cylindres disposant d'une boîte d'origine Audi. En 1981, la 944 est présentée à Francfort sous une robe aux ailes enflées, extrapolant les lignes bodybuiltées de celle qu'elle remplace. Le moteur placé à l'avant évolue au fil du temps et disposera pendant une courte période d'un moteur 2.7 litres d'une puissance de 165 ch, transmis pour son bon équilibre par une boîte de vitesses située à l'arrière.

Le modèle que nous vous proposons arbore une carrosserie en très bel état général dont les lignes sont rehaussées par une peinture grenat métallisée de belle qualité. Sa sellerie d'origine est également très séduisante, à l'instar de ses garnitures d'habitacle et de ses moquettes. Le véhicule qui a parcouru 170 000 kms est l'un des 4 246 exemplaires produits en version 2.7 litres, ce qui en fait un modèle assez rare et particulièrement souple à l'usage courant. Il y a peu de temps, un entretien général a conduit au remplacement de la pompe à eau, de la distribution et de l'embrayage. Ce modèle a désormais toute sa place dans la collection d'un amateur averti. Authentique Porsche, cette automobile aux performances confortables ne restera que peu de temps aussi accessible à l'achat.

The uncertain economic conditions of the Seventies led Porsche to consider developing a cheaper car than the 911 in partnership with Volkswagen. The engineers' idea was to develop a car with an innovative 'transaxle' layout, using as many parts as possible shared with mass-market models. It was in this configuration that the Porsche 924 was born, powered by a four-cylinder engine and a gearbox sourced from Audi. In 1981, the 944 was presented at Frankfurt, with styling derived from the model it replaced and featuring wider wings. The front-mounted engine evolved over time, and in the case of the 2.7-litre version developed 165bhp, fed through a gearbox installed at the rear for improved balance.

The bodywork of the model we are offering for sale is in very good overall condition, its lines set off by good-quality deep red metallic paint. Its original upholstery is also most attractive, as are the carpets and interior trim. This car, which has covered 170,000km (105,600 miles), is one of the 4246 examples built: it is therefore relatively rare and is particularly flexible in everyday use. A recent general service included the replacement of the water pump, timing gear and clutch. This model now fully deserves its place in any discerning enthusiast's collection. A fully-fledged Porsche with decent performance, it will not remain available to buy at so affordable a price for much longer.

Exemplaire entretenu et soigné
Mécanique robuste et facile à l'emploi
Une Porsche accessible à redécouvrir

*Well maintained and cared-for example
Solid mechanicals and easy to drive
The embodiment of German motorsport*

Carte grise belge / Belgian registration papers
N° de châssis / Chassis number WPOZZZ94ZKN401090
Moteur : 4 cylindres en ligne – 2681cc - 165 ch
Engine: 4-cylinder in-line – 2681cc – 165bhp



162

1978 - BMW 635 CSI

12 000 / 18 000 €

Quintessence du savoir-faire BMW, le modèle 635 CSI apparu en 1978 dynamise alors la série 6 dont les versions 630 et 633 apparues deux ans plus tôt ont laissé sur leur faim les inconditionnels des coupés du constructeur bavarois. Sous son long capot a été installé le moteur 6 cylindres en ligne de 3,5 litres. Cette merveilleuse mécanique élaborée par les ingénieurs de la marque revendique 218 chevaux à 5200 tr/mn qui propulsent le Coupé de 0 à 100 km/h en 7"4 et lui permettent d'atteindre les 228 km/h. Conjuguant le design musclé et élégant imaginé par le designer français Paul Bracq à des performances et un comportement routier dignes des meilleures GT de l'époque, la 635 CSI renforce s'il fallait l'ADN de la marque et bénéficiera à juste titre de sa version Motorsport. Une fois installé à son volant, le conducteur appréciera le design intérieur et l'ergonomie des commandes qui peuvent encore servir d'exemple aujourd'hui à bien des constructeurs, avec une planche de bord simple et lisible orientée vers le conducteur, des

contre-portes dans la continuité, ainsi que des places arrière individuelles avec appui-tête encastrable qui invite à partager le plaisir de voyager à quatre dans ce Coupé BMW.

Notre exemplaire a été immatriculé durant l'année de sortie du modèle, elle a notamment été conservée pendant 25 ans par son précédent propriétaire. Son actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 2008. Un dossier complet de factures remontant à 1987 confirme que cette BMW a bénéficié d'un entretien régulier et que son compteur affiche bien un kilométrage certifié de 136 000 km. En 2012, les plaquettes et disques AV/AR de freins ont été remplacés et les étriers rénovés. Sa carrosserie se présente dans un bon état général en dépit de quelques points de corrosion au niveau des soubassements. Il suffirait de restaurer ces éléments et d'appliquer une peinture neuve pour voir la valeur de ce très beau Coupé augmenter.

Seulement deux propriétaires depuis 1983
Robustesse et fiabilité de son moteur
Cote à la hausse

*Iconic model of the marque
Strong, reliable engine
Model increasing in value*

Carte grise française / French registration papers
Châssis / Chassis number : 5545051
Moteur 6 cylindres de 3453 cm3 développant 218 chevaux à 5200 tr/mn
6-cylinder engine – 3453cc, producing 218bhp at 5200rpm





Epitomising BMW's expertise, the 635 CSI – which came out in 1978 – gave a boost to the 6-Series: the 630 and 633 versions introduced two years earlier had left the fans of the Bavarian manufacturer's coupés wanting more. Under its long bonnet, the manufacturer had installed the 3.5-litre in-line six-cylinder engine. This marvellous power unit, developed by BMW's engineers, delivered 218bhp at 5200rpm, taking the coupé from 0-100 kph (62mph) in 7.4 seconds and on to a top speed of 228kph (142mph). Combining the muscular yet elegant lines conceived by the French designer Paul Bracq with the performance and handling of the best GTs of its time, the 635 CSI reinforced the DNA of the marque (as if that were really necessary) and was rightly developed into a Motorsport version. Behind the wheel, the driver can really appreciate the interior design and ergonomic layout of the controls, which could still serve as an example to many manufacturers today, with the simple, easily-read dashboard angled towards the driver and extended into the door panels, as well as the individual rear seats with their integrated head restraints, which invite four passengers to share the pleasure of travelling in this BMW coupé. The car we are selling was first registered during the year in which the model came out and remained the property of its first owner for 25 years. Its current owner acquired it in 2008. A comprehensive invoice file dating back to 1987 confirms that the BMW was regularly serviced and that it is showing a certified mileage of 136,000km (84,500 miles). In 2012, the front and rear brake pads and discs were replaced and the calipers refurbished. Its bodywork is in good condition, despite some corrosion on the underbody, which is reflected in the estimated price. It only needs the buyer to restore these parts and give the car a fresh coat of paint for this coupé to virtually double in value.



163

1987 - MERCEDES-BENZ 560 SL

20 000 / 25 000 €

La série R107 est la troisième génération des SL Mercedes présentée en 1971. Sa carrière sera d'une longévité exceptionnelle, demeurant au catalogue pendant 18 ans. Ce roadster fera l'adoration des américains qui absorberont à eux seuls les deux tiers de sa production. La firme de Stuttgart a conçu ce roadster pour répondre aux normes sécuritaires d'outre atlantique, elle est dotée d'une grande capacité d'absorption des chocs au point d'être surnommée la «Panzerwagen» ou «voiture blindée». L'histoire du SL type R107 est celle d'une montée en puissance. Jusqu'en 1980, les SL vont voir leur puissance progressivement augmenter au fil des millésimes avec des améliorations techniques mineures. En 1986, Mercedes livre sa dernière évolution à son marché fétiche: la 560 SL qui sera d'ailleurs réservée au marché américain. Il est équipé d'une boîte automatique, conformément aux attentes des clients. Il a été livré avec un haut niveau d'équipement de série dont une sellerie en cuir, un système d'alarme, des airbags, la climatisation, l'ABS. La voiture dispose d'une nouvelle suspension arrière et d'un différentiel à glissement limité permettant de mieux gérer le couple. Elle tirera sa révérence en 1989.

Le modèle présenté est une très belle 560 SL qui a été livrée neuve le 12 Novembre 1987 par la concession Auto Haus Inc. à Danbury dans le Connecticut. De couleur Nautic Blue avec l'intérieur en cuir Safran Light Tan, notre Mer-

cedes est d'une grande élégance, et en tout point conforme à sa sortie d'usine. Elle est d'ailleurs accompagnée de sa pochette d'origine contenant notamment le carnet d'entretien, tamponné jusqu'à 24.000 miles en 1989. Le bon de livraison original nous permet d'affirmer que le véhicule possède encore toutes ses options d'époque. Le Carfax de l'auto retrace son historique depuis 1997, elle était encore dans le Connecticut et affichait 45.000 miles. Elle est ensuite revendue en 2003 et part dans le New Jersey, où elle restera dans les mêmes mains jusqu'à son importation en France en Octobre 2017. Ce document permet de constater que cette voiture a été bien entretenue et a régulièrement roulé, gage de sa fiabilité. Les derniers entretiens remontent à la fin d'année 2016 à 90.884 miles. Elle en affiche à présent 90.987. Elle se présente aujourd'hui en très bel état de présentation et de fonctionnement. Ses passagers pourront au choix, s'abriter de la capote en alpaga bleue en très bon état ou du hard-top assorti fourni avec la voiture. Ce cabriolet ne manque pas de souffle avec ses 227 chevaux. Il saura offrir à son nouveau propriétaire de hauts standards en matière de fiabilité et d'agrément de conduite, tout en étant bien préservé et pourvu d'un bel historique. Il vous permettra de profiter de balades au long court sereinement. Sa qualité de fabrication vous fera voyager dans un confort pullman la tête dans les étoiles.

Exemplaire en superbe état
Kilométrage raisonnable et certifié
Dossier d'historique intéressant

*Superb condition
Reasonable and certified mileage
Interesting historic file*

Titre de circulation Américain, attestation FFVE
US registration papers, FFVE certificate
Châssis / Chassis number : WDBBA48D5JA075923





Introduced in 1971, the R107-series was the third generation of Mercedes SL. It enjoyed an exceptionally long career, remaining on sale for 18 years. The Americans loved this roadster and took two-thirds of all the cars produced. The Stuttgart manufacturer designed the roadster to meet North American safety requirements, and its ability to absorb impacts was such that it was nicknamed the 'Panzerwagen' or 'armoured car.' The story of the R107 was one of increasing power. Until 1980, the SLs saw their power output increase steadily with each new model year, thanks to minor technical changes. In 1986, Mercedes delivered the ultimate version for its favourite market: the 560 SL, which was reserved for the American market. To meet its customers' expectations, it was fitted with automatic transmission. It was sold with a high level of standard equipment, including leather upholstery, an alarm, airbags, air-conditioning and ABS. The car had a new rear suspension and limited-slip differential to handle the torque better. It bowed out in 1989.

The model we are presenting is a very fine 560 SL, which was delivered new on 12 November 1987 by the Auto Haus Inc. dealership at Danbury, Connecticut. Finished in Nautic Blue with a light tan Saffron interior, the Mercedes is extremely elegant and exactly as supplied from the factory. It comes, moreover, with its original document wallet including the service booklet, stamped up to 24,000 miles in 1989. From the delivery note we can see that the car is still fitted with all its original optional equipment. The Carfax report corroborates the car's history since 1997, when it was still in Connecticut and had 45,000 miles recorded. It was subsequently sold in 2003 and went on to New Jersey, where it remained in the same ownership until it was imported into France in October 2017. This report confirms that the car was well looked after and was driven regularly, proof of its reliability. The last service work was carried out at 90,884 miles at the end of 2016, and it is currently showing 90,987 miles on the clock. Today, it is in extremely good cosmetic and mechanical condition. Its passengers can choose to take cover under the blue alpaca hood, which is in very good condition, or the matching hardtop supplied with the car. With 227bhp on hand, this convertible is certainly not lacking in oomph. It will offer its new owner a high standard of reliability and driving pleasure in a car which has been well preserved and has a good history. You can look forward to enjoying long journeys in it with peace of mind. Its build quality will transport you in first-class comfort, with your head in the stars.



164

1965 - ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GT

30 000 / 40 000 €

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 carburateurs 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.

La première immatriculation de cette Giulia Sprint GT remonte au 20 mai 1965, suite à l'importation réalisée par la Société Française Alfa Romeo de Paris 8ème. Il se présente dans sa couleur rouge originelle avec ses sièges en skaï de la même teinte. Elle bénéficie d'un équipement spécifique : arceau de sécurité, harnais, extincteur, protège-carter, phares additionnels et jantes alliage. Le 16

janvier 1993, la voiture change de mains et ne connaîtra alors qu'un seul et même propriétaire avant d'être vendue aux enchères le 11 février 2017. Un journal de bord très bien tenu reprend l'ensemble des travaux, modifications et améliorations effectuées depuis 1993. Ce document révèle que son ancien propriétaire a procédé peu après son achat au changement de l'embrayage et à d'importants travaux de carrosserie avec le remplacement de plusieurs éléments dont les bas de caisse et l'application d'une peinture complète. En 1994, le moteur a été également refait avec un bloc conforme à l'origine. Les documents dont nous disposons confirment que depuis cette date la voiture a parcouru environ 60 000 km et bénéficié d'un entretien très suivi. Notre modèle a participé à de nombreuses courses historiques, dont le Critérium des Cévennes Historique en 2000 et 2001, comme en attestent les photos présentes dans son dossier. Signalons que des jantes ainsi que ses pare-chocs d'origine seront vendus avec l'auto. Ce Coupé Bertone s'adresse à un amateur de rallye historique qui dispose là d'une très belle machine pour se faire plaisir.

Historique stable sur près de 25 ans
Bon état général
Equippé pour la compétition

*Iconic model of the marque
Good overall condition
Competition equipment*

Carte grise française / French registration papers
Moteur 4 cylindres de 1570 cm³ développant 106 chevaux
4-cylinder engine – 1570cc, producing 106bhp





The archetypal Italian sports car of the 1960s, the Alfa Romeo Giulia Sprint GT – also known as the 'Bertone coupé' – owes its elegant, well-proportioned lines to a young designer then aged only 22, Giorgetto Giugiaro, whose career was just beginning. Its all-aluminium, 1570cc 4-cylinder engine was fitted with twin overhead camshafts and developed 106bhp, thanks to its two twin-barrel carburettors. Its power was transmitted by a five-speed gearbox, which was quick and precise, while braking was taken care of by discs all-round. The car proved so successful that it was built until 1976, with a range of models offered, of which the most famous remain the GTA and GTAm versions for competition. The car we are offering for sale itself took part in several historic motorsport events, including the 'Critérium des Cévennes' in 2000 and 2001, as can be seen from the photographs in its history file and the special equipment fitted to it, which includes a roll cage, racing harnesses, fire extinguisher, sump guard, additional spot lamps and alloy wheels. It was first registered on 20 May 1965 by the 'Société Française Alfa Romeo' in the eighth arrondissement of Paris. Unfortunately, we have no history for the car before 16 January 1993, when it changed hands; it was then kept by the same owner until it was sold at auction on 11 February 2017. The logbook listing all the work carried out, as well as the modifications and improvements made since 1993, show that its previous owner had the clutch changed at that time, as well as carrying out extensive work on the body, including the replacement of the sills and a complete repaint. In 1994, the engine was also completely overhauled with a new block to the original specification. The documents at our disposal indicate that the car has since covered about 60,000km (37,000 miles) and has been very regularly maintained. The car will be sold with its original wheels and bumpers. Finished in its original red paintwork, with matching leatherette seats, this Bertone coupé is the ideal plaything for a historic rally enthusiast to enjoy.



165

1967 - ALFA ROMEO 2600 SPRINT

35 000 / 55 000 €

L'Alfa Romeo 2600 Sprint est l'un des modèles phares de la production du constructeur milanais des années 60. Élégant et racé, ce modèle haut de gamme bénéficie du style du carrossier Giovanni Bertone qui exprimait une nouvelle fois son talent en présentant ce coupé de grandes dimensions qui accueille quatre passagers dans un grand confort. Autre spécificité de cette Alfa Romeo, elle est motorisée par le dernier six cylindres en ligne produit par la marque qui passera ensuite à l'architecture en V. Ce bloc d'une cylindrée de 2600 cm³ est nourri par trois carburateurs double-corps Solex pour développer 145 chevaux et ainsi permettre une conduite sportive chère à l'identité de la marque.

Le modèle présenté fut immatriculé en France sur la Côte d'Azur le 24 février 1966. Son propriétaire actuel, en pris possession en 2004 lors d'une vente aux enchères organisée à Paris. L'auto avait alors été intégralement restaurée par son précédent propriétaire et son fils, respectivement ingénieur et chef d'atelier dans un garage spécialisé. La carrosserie et l'en-

semble de la mécanique ont été refaits avec le passage du moteur au sans plomb. Une exception, l'habitacle est toujours celui d'origine et présente une très belle patine. Les cuirs noir, superbes, ont gardé toute leur souplesse et ressortent à merveille sur les belles moquettes rouges délicieusement passées. Extérieurement, la carrosserie a bien traversée les ans, quant à la mécanique, son moteur et sa boîte de vitesse à 5 rapports font encore sa réputation tout comme son système de freinage. Grande routière, son propriétaire a parcouru près de 20 000 km à son volant et dispose de de toutes les factures d'entretien depuis 2004. Sélectionnée pour un article dans *Rétroviseur*, elle est accompagnée de sa boîte à outils en bois d'origine, de son cric et de son jeu de clef d'origine monté sur son porte clef en cuir de la concession Alfa Romeo à Cannes où elle fut livrée. Cette Alfa Romeo, est de plus en plus recherchée des collectionneurs et sa cote monte en flèche. Le modèle que nous présentons à la vente devrait ravir les amateurs les plus exigeants.

Restauration ancienne de qualité
Très élégante présentation, numéros concordants
Modèle haut de gamme dans la production Alfa Romeo

*Very nice old restoration
Charming condition, Matching numbers
High-end model in the Alfa Romeo production line*

Carte grise française / French car registration
N° de châssis / Chassis number : : 826181
N° de moteur / Engine number : 08444
Motorisation : 6 cylindres en ligne - 2600 cm³ – 145 ch
Engine: straight-six cylinder 2,600 cm³ – 145 horsepower





The Alfa Romeo 2600 Sprint is one of the flagship models of the 1960's from this Milan-based manufacturer. Elegant and sophisticated, this high-end model received the stylish body design of Giovanni Bertone, who showed his talent once again with this large-dimension coupé, which can seat four passengers comfortably. Another specific point of this Alfa Romeo is its straight-six engine, produced by a company that would soon move on to V-engine architecture. The motor has a 2,600 cubic capacity with three double-body Solex carburetors, giving it 145 horsepower and the sporty handling that the brand is well known for.

The presented model was registered in France on the French Riviera on February 24th, 1966. Her current owner, bought it in 2004 during an auction organized in Paris. It had been restored then entirely by her previous owner and his son, respectively engineer and foreman in a garage. The body and the whole mechanics were carefully redone with the exception of the upholstery which takes advantage of a very beautiful patina today. Leathers black are splendid, and stand out marvelously on the beautiful red carpets charmingly past. Outside, the body crossed well the years, as for the mechanics, its engine and its manual gearbox (5 speeds) still make its reputation just like its braking system. With a perfect handling on the road, her owner travelled about 20 000 km behind her steering wheel and keeps all the invoices of maintenance since 2004. Selected for an article in Retroviseur magazine, she is accompanied with her with its wooden tools box, its jack and its original key up on its leather key door of the concession "Alfa Romeo Cannes" where it was delivered. This Alfa Romeo 2600 Sprint, is more and more looked after on the market. 826181 should delight the most demanding classic car chasers.



1964 - RENÉ BONNET DJET

38 000 / 48 000 €

Il incarnait la lettre B de la célèbre marque DB créée en 1947 par Charles Deutsch et René Bonnet. Ensemble, ils ont construit des barquettes à moteur Panhard qui ont remporté de nombreuses victoires à l'indice de performance aux 24 Heures du Mans, mais également des monoplaces comme la Monomill. Début 1962, les deux hommes se séparent pour créer leur propre marque. Après avoir trouvé de nouveaux locaux à Romorantin et un partenariat industriel avec la Générale d'Application Plastique par le biais de Matra, René Bonnet et son ingénieur Jacques Hubert vont créer la Djet : un inédit petit coach sportif à moteur Renault, coque et carrosserie polyester produites par la GAP, qui restera comme le premier véhicule commercialisé avec un moteur central arrière. Malheureusement, face à la mévente des différentes versions de la Djet, la Société des Automobiles René Bonnet ne peut plus honorer ses échéances et passe sous le contrôle de Matra en octobre 1964 sous la raison sociale Automobiles Bonnet. En avril 1965, la production des nouveaux Djet V et VS sous le nom Matra-Bonnet débute. Ils arborent encore le capricorne (signe zodiacal de René Bonnet) qui sera ensuite remplacé par le logo Matra-Sports. En octobre 1966, Automobiles Bonnet est mise en liquidation. Les Matra-Bonnet Djet V et VS évoluent en Matra-Sports Jet 5 et 6. Matra en produira 1495 jusqu'en 1968. Soit un total de 1693 véhicules toutes versions confondues en y incluant les 198 produits par René Bonnet.

La voiture que nous présentons à la vente est le 99ème exemplaire issu des ateliers de montage de René Bonnet. Il s'agit d'une authentique Djet mise en circulation le 4 Mars 1964. Fait exceptionnel, elle est dans les mains de son actuel propriétaire depuis le 21 Février 1984, soit plus de 33 ans. L'histoire de cette voiture a pu être reconstitué jusqu'en 1967 et ne dénombre que deux propriétaires avant l'actuel. Cette histoire exceptionnelle est un gage de stabilité indéniable dans le marché actuel. L'auto a fait le bonheur de son possesseur pendant toutes ces décennies, notamment lors de rassemblements historiques. Déjà restaurée il y a plus de 15 ans, cette rare Djet se présente aujourd'hui dans un état satisfaisant. Elle nécessitera toutefois une peinture neuve afin de rendre à cette étonnante voiture sa teinte bleue ciel d'origine et un entretien moteur lui permettra de prendre la route sereinement, son propriétaire ne s'en servant quasiment plus ces dernières années. Cette Djet est toujours équipée de son moteur Cléon fonte très simple à entretenir. L'intérieur a déjà été refait et se présente en superbe état. L'auto sera vendue avec une attestation datée de 1990 retraçant les propriétaires, ainsi que le bon d'achat original de 1984. Il s'agit d'une sportive atypique, véritable collector, artisan d'un pan de l'histoire de l'industrie automobile sportive française accessible à un prix encore abordable.

La première voiture à moteur central arrière
Historique connu depuis 1967
Seulement 3 propriétaires

*The first car with a mid-rear-mounted engine
History known back to 1967
Only 3 owners from new*

Carte grise française / French registration papers
Châssis / Chassis : 1099





It was the embodiment of the letter 'B' of the renowned DB marque, created in 1947 by Charles Deutsch and René Bonnet. Together, they had built the Panhard-engined sports racing cars which scored several victories in the Index of performance at the Le Mans 24 Hours race, as well as single-seaters such as the Monomill. At the beginning of 1962, the two men split up to create their own makes. After finding new premises in Romorantin and establishing an industrial partnership with the GAP company (la Générale d'Application Plastique) through Matra, René Bonnet and his engineer Jacques Hubert went on to create the Djet, a new small sports coupé with a Renault engine and a polyester shell and bodywork produced by GAP, which would go down in history as the first car sold with a mid-rear-mounted engine. Unfortunately, due to the fall in sales of the Djet, the Société des Automobiles René Bonnet was no longer able to pay its bills, and in October 1964 it was taken over by Matra, trading under the business name of Automobiles Bonnet. In April 1965, production of the new Djet V and VS began, now christened Matra-Bonnet. They still bore the Capricorn logo (the sign of the zodiac of René Bonnet), but this was subsequently replaced by the Matra-Sports logo. In October 1966, the company Automobiles Bonnet was put into liquidation. The Matra-Bonnet Djet V and VS evolved into the Matra-Sports Jet 5 and 6, of which Matra would manufacture 1495 until 1968, making a total of 1693 cars across all the different versions, including the 198 examples produced by René Bonnet.

The model which we are offering for sale was the 99th car to leave René Bonnet's assembly shop. It is a genuine Djet, first registered on 4 March 1964. Remarkably, it has been with its current owner since 21 February 1984, i.e. for more than 33 years. Its history can be traced back to 1967 and it had only two owners before its current keeper. This exceptional history is undoubtedly a reassuring sign of stability in the current market. Through all these years, the car has been a source of pleasure for its owner, especially at meetings of classic cars. Originally restored more than 20 years ago, the Djet is today in satisfactory condition. This amazing car does, however, need to be resprayed to return it to its original sky-blue colour, while a mechanical service would allow it to be driven with peace of mind, its owner scarcely having used it these past few years. The Djet still has its cast-iron block Cleon engine, which is very simple to maintain. The interior has already been restored and is in superb condition. It is an unusual sports car, a true collector's model and an important contributor to a period in the history of French sports car-making, which is still available at a reasonable price.



167

1954 - JAGUAR XK 120 CABRIOLET

60 000 / 80 000 €

Tandis que la seconde guerre mondiale laisse l'outil de production automobile exsangue, nombreuses sont les marques à considérer cette époque comme une opportunité pour présenter des modèles d'un nouveau genre. En 1948, peu de voitures de sport sont disponibles sur le marché et Coventry présente la XK 120. Dessinée par le vent, animée par un moteur nouveau à double arbre à cames en tête développant 160 chevaux, ce dernier modèle est baptisé de la vitesse incroyable pour une voiture de série dont elle est capable : 120 miles. La voiture s'illustra rapidement en course sur les meilleurs circuits et même sur l'anneau de Montlhéry où un modèle parcourra plus de 25 000 kms sans repos à une vitesse moyenne de 160 km/h. Son prix très attractif pour l'époque (la moitié d'une Alfa 6C) lui permit un succès commercial principalement aux Etats Unis qui fut son premier marché.

Le modèle que nous vous présentons arbore une carrosserie en très bel état général. La peinture rouge de belle facture affirme le caractère sportif de notre exemplaire, sa sellerie en cuir beige est également très élégante, à l'instar de ses garnitures et de ses moquettes. Sa planche de bord en placage de

noyer conforme à l'origine est équipée de son instrumentation Smith complète. Cette Jaguar dispose de son volant d'origine, ainsi que d'une capote doublée neuve de couleur beige de grande qualité et de son couvre-capote. A l'utilisation, ce cabriolet révèle un comportement équilibré et nous a donné lors de son essai grande satisfaction. Le moteur est puissant et la trajectoire précise pour ce type de voiture de sport. Ayant bénéficié d'une importante restauration de 2004 à 2006, notre modèle qui est toujours équipé de son moteur d'origine équipé de 3 carburateurs Weber, a bénéficié de tous les soins de son propriétaire actuel aussi amoureux de la marque qu'exigeant. Produit de 1948 à 1954 à 12 000 exemplaires, ce cabriolet haut de gamme bénéficie d'une des plus élégantes carrosseries de l'époque. Sa ligne aérodynamique n'est pas sans rappeler celle de la Bugatti 57 SC ou celle du carrossier Pourtout tant les traits sont fluides et parfaits. Il s'agit d'une occasion unique de devenir le propriétaire de l'un des cabriolets anglais les plus réussis.

Dessin mythique
Mécanique performante et robuste
Restauration ancienne très complète

*Legendary styling
Good performance from a strong engine
Comprehensive older restoration*

Carte grise française / French registration papers
N° de châssis : 677659 / Chassis number: 677659
Moteur : 6 cylindre en ligne – 3442 cc - 160ch.
Engine: 6-cylinder in-line – 3442cc – 160bhp





Even though the Second World War had gutted the country's car production facilities, many manufacturers saw this period as an opportunity to launch a new generation of cars. In 1948, when few sports cars were available on the market, the Coventry firm introduced the XK 120. Shaped by the wind and powered by a new twin-cam engine developing 160bhp, the new model took its name from the amazing top speed it could reach of 120 miles per hour. The car soon won fame on major circuits, and even here on the speed ring at Monthéry, where it covered more than 16,000 miles without a break at an average speed of 100mph. Its extremely attractive price for the time (half that of an Alfa Romeo 6C) ensured it was a commercial success, especially in the United States, which was its most important market.

The bodywork of the model we are offering for sale is in very good overall condition. Its excellent red paintwork underlines the car's sporting character, while its beige leather upholstery is also most elegant, as are its carpets and interior trim. Its walnut-veneered dashboard is in the correct original specification, complete with all its Smiths instruments. The Jaguar has its original steering wheel, as well as a new beige hood – which is lined and of excellent quality – and tonneau cover. This drophead coupé offers balanced handling and proved highly satisfactory on test. Following a major restoration from 2004 to 2006, its current owner – as demanding as he is passionate about the marque – has continued to lavish care on the car, which is still equipped with its three Weber carburettors.

With 12,000 cars built from 1948 to 1954, this exclusive convertible has one of the most elegant bodies of its time. Its aerodynamic styling recalls that of the Bugatti 57 SC or the designs of the coachbuilder Pourtout, so flowing and perfectly drawn are its lines. This is a unique opportunity to become the owner of one of the most accomplished English convertibles.



168

1964 – MERCEDES-BENZ 220 SE CABRIOLET

75 000 / 95 000 €

Véritable incarnation d'un certain âge d'or de l'automobile, les Mercedes W111 cabriolet sont synonyme de goût et de fortune, l'élégance de leurs lignes a traversé les décennies. Qualité et perfection de fabrication, raffinement de leur habitacle et de leur mécanique six cylindres en ligne sont autant de caractéristiques qui définissent à merveille cette série du constructeur à l'étoile. Œuvre du designer français Paul Bracq, la 220 SE Cabriolet n'a été produite qu'à 2 729 exemplaires. Ce rare cabriolet a toujours été chéri par toutes les générations de collectionneurs.

La statutaire Mercedes-Benz 220 SE Cabriolet proposée à la vente se présente dans une très seyante peinture blanc papyrus et intérieur en cuir noir, conforme à l'origine. Cette voiture a été vendue neuve le 31 Juillet 1964 par les établissements Royal Elysée Delecroix, importateur historique de la marque. Comme l'indique son numéro de châssis, la boîte mécanique qui l'équipe est conforme à sa livraison d'origine. D'après les recherches effectuées par son propriétaire actuel, la voiture aurait été commandée par un client Français auprès de Mercedes qui l'aurait fait expédier en Martinique, où elle serait restée pendant près de 30 ans. Elle se présente désormais dans un bel état. L'ensemble de la car-

rosserie a été restaurée il y a déjà quelques années et vieillit très bien. L'intérieur a lui aussi été profondément rénové, depuis le cuir jusqu'aux boiseries. Le travail effectué sur la sellerie est de grande qualité, en respectant scrupuleusement le dessin des sièges. Les boiseries ont également été refaites et présentent un beau vernis, et malgré quelques craquelures, elles ne présentent pas de décoloration ni d'insolations. La capote également restaurée est dans un excellent état. Le six-cylindres est conforme à l'origine et sa plaque indique qu'il était monté sur une auto en conduite à gauche et boîte manuelle, nous pouvons dès lors supposer que ce bloc est d'origine. Suite à notre essai routier, la voiture a révélé un comportement sain, les vitesses passent sans à-coup et le six-cylindres affiche une souplesse toujours très actuelle. Cette voiture représente une opportunité unique d'acquérir l'un des plus beaux exemples du savoir-faire allemand en matière de confort, avec ce supplément de chic dont bénéficie la version cabriolet. Son origine française et sa boîte mécanique sont d'autres atouts qui contribuent à la rareté de cette pièce de choix.

Très bel état de conservation
Belle configuration
Rare version cabriolet d'origine Française

*Very well maintained
Excellent specification
Rare convertible model delivered new in France*

Carte grise française / French registration papers
Châssis / Chassis number : 11102310064395





The epitome of a golden age in motoring, the Mercedes W111 convertibles are synonymous with prosperity and good taste, and their elegant styling has aged well. Their superb build quality, refined interiors and straight-six engines are all characteristics which perfectly define this range of cars bearing the three-pointed star. The work of the French designer Paul Bracq, just 2729 examples of the 220 SE Cabriolet were built. This rare convertible has always been cherished by successive generations of collectors.

The imposing Mercedes-Benz 220 SE Cabriolet we are offering for sale is finished in a most attractive papyrus white with a black leather interior, as originally specified. The car was sold new on 31 July 1964 by the Royal Elysée Delecroix dealership, the historic importer for the marque. As its chassis number indicates, the manual gearbox fitted is as originally supplied. According to the research carried out by its current owner, the car was ordered new from Mercedes by a French customer who had it shipped to Martinique, where it remained for nearly 30 years. It is now in fine condition. The entire body was restored a few years ago and has aged very well. The interior was also extensively refurbished, including the leather and wood trim. The work on the upholstery was carried out to a high standard, carefully respecting the contour of the seats. The woodwork was also refinished and has an attractive veneer; despite a few cracks, it shows no discolouration or damage from the sun. The hood, which was also restored, is in excellent condition. The six-cylinder engine is as originally fitted, and the plate indicates that it was fitted to a left-hand drive car with a manual gearbox, so it may be assumed that it is the original engine. During our road test, the car drove well with smooth gearchanges, and its flexible engine is still well suited to use today. This car represents a unique opportunity to buy one of the finest examples of German expertise in matters of comfort, with the added flair offered by the convertible version. Its French provenance and manual gearchange further contribute to the appeal of this unusually fine specimen.



169

1953 - MERCEDES 300 ADENAUER

45 000 / 65 000 €
sans réserve / no reserve

Présentée lors du salon automobile de Francfort en 1951, la Mercedes 300 s'inscrit comme le premier nouveau modèle de Mercedes-Benz depuis la fin de la Seconde-Guerre mondiale. Il s'agissait d'un modèle luxueux et technologiquement très avancé destiné aux chefs d'Etat et à une clientèle très fortunée. De fait, elle offre à l'époque une combinaison extraordinaire entre une tenue de route exemplaire et un confort de première classe. L'appellation «Adenauer», appliquée aux Mercedes-Benz 300 berline et cabriolet provient du nom du chancelier allemand, le Dr Konrad Adenauer, qui a utilisé six de ces modèles au cours son mandat.

Vendu neuf en Suisse à Georges Gran et immatriculé pour la première fois le 28 avril 1953, notre exemplaire a été racheté en 2005 dans ce même pays, puis immatriculé en France. Il se présente dans un très bel état avec une

peinture refaite il y a plusieurs années qui offre un aspect légèrement patiné et du plus bel effet, tandis que la sellerie a bénéficié d'une remise en état complète d'excellente facture. Un ancien rapport d'expertise fait état d'une révision mécanique réalisée en 1978. Malgré son manque de roulage récent, l'essai de cette Mercedes a révélé son bon fonctionnement général. Equipée d'une boîte manuelle et de déflecteurs d'air intérieurs, cette Adenauer n'a visiblement été que peu utilisée et a bénéficié d'une remise en état du meilleur goût. Son état général et son coloris vert olive d'origine la rendent particulièrement intéressante. A l'image des 181 unités produites pour l'année 1953, il s'agit d'un exemplaire rare et recherché des amateurs de la marque à l'étoile.

Combinaison de couleurs rare
Modèle le plus luxueux de la gamme Mercedes-Benz de l'époque
Bon fonctionnement général

*Rare combination of colours
The most luxurious model in Mercedes-Benz' range at the time
Generally in good running order*

Carte grise française / French registration papers
Châssis n° / Chassis number : 1860110030853
Moteur n° / Engine number : 1869200033553
Moteur 6 cylindres de 2996 cm³ / Engine: 6-cylinder – 2996cc





Presented at the Frankfurt Motor Show in 1951, the Mercedes 300 was Mercedes-Benz' first new model since the end of the Second World War. It was a luxurious and technologically advanced car aimed at heads of state and wealthy private customers. It offered a remarkable combination for its time of exemplary roadholding and first-class comfort. The designation 'Adenauer', applied to the 300 saloon and cabriolet, came from the name of the German Chancellor, Konrad Adenauer, who used six of them during his time in office.

Sold new in Switzerland to Georges Gran and first registered on 28 April 1953, the car we are offering for sale was sold on there in 2005 and then registered in France. It is in excellent condition: its paintwork was redone several years ago and now has a most attractive gentle patina, while the upholstery has undergone a first-class renovation. An older valuation report indicates that a mechanical overhaul was carried out in 1978. Despite its lack of recent use, the Mercedes drove well on test. Fitted with a manual gearbox and interior air vents, this 'Adenauer' has clearly been little used and has been sympathetically restored. Its overall condition and original olive-green paintwork make it particularly interesting. As one of the 181 cars built in 1953, it is a rare model, much sought-after by fans of the three-pointed star.



170

1939 - GEORGES IRAT 11CV OLC3 CABRIOLET

45 000 / 65 000 €

C'est en 1922 que Georges Irat se lance dans la construction d'une automobile portant son nom. Très rapidement, ses voitures sont considérées comme les meilleurs deux-litres des années vingt à la fois par leurs caractéristiques techniques, leurs performances et leur robustesse. Son succès auprès du public se vérifie également à l'épreuve de la compétition où les George Irat ne tardent pas à briller, notamment dès la première édition des 24 Heures du Mans en 1923... Petit à petit et malgré une situation financière toujours délicate, Georges Irat consacra ses dernières ressources financières à une voiture radicalement différente de ses productions précédentes, un roadster léger à Traction avant ! Très basse, racée et présentant un magnifique dessin, cette traction avant à quatre roues indépendantes est équipée de la dernière version de l'inusable moteur culbuté Ruby. Encore une fois les critiques seront élogieuses surtout avec la version la plus aboutie à savoir la 11CV OLC3. Equipée du moteur de la Citroën Traction, elle obtiendra enfin un moteur à la hauteur de ses grandes qualités routières et connaîtra un joli succès avant que la seconde guerre mondiale ne vienne y mettre un terme. Estampillé 1939, ce rare cabriolet 11 CV OLC 3 est l'un des tout derniers fabriqués avant la seconde guerre mondiale. Bien connu du Club, elle est

dans les mains de son propriétaire actuel depuis 2007. Intégralement restaurée en 2003 par son précédent propriétaire dans les établissements de Roger Blai dans l'Orne, la voiture porte une élégante patine seyant à merveille avec l'allure de ses carrosseries d'avant-guerre. Spacieux et confortable, l'habitacle est tout aussi beau. En son centre le tableau de bord reprend tous les compteurs utiles à la conduite avec une sellerie et des boiseries en bel état. Petit détail ayant son importance, le maniement de la capote est déconcertant de facilité pour une auto de l'époque. Respectant scrupuleusement l'authenticité de la voiture aucune amélioration n'a été portée au moteur ou à d'autres éléments annexes à la mécanique. Pour autant les performances de l'auto sont bien supérieures à certaines productions des années 50 ! Régulièrement utilisée et entretenu, les freins et la boîte de vitesses ont été refaits en juillet 2013. Il ne fait aucun doute que la beauté de ses lignes et son utilisation tiennent largement la comparaison avec beaucoup de 6 cylindres type Delage ou Delahaye. En plus d'être rare, fiable, confortable et performante, cette voiture ravira totalement son prochain propriétaire qui prendra beaucoup de plaisir derrière son volant.

Voiture française rarissime
Très élégante patine
Mécanique fiable et performante
Solution technique innovante pour l'époque

*Extremely rare French car
Elegant patina
Good performance and reliability
Innovative engineering for its time*

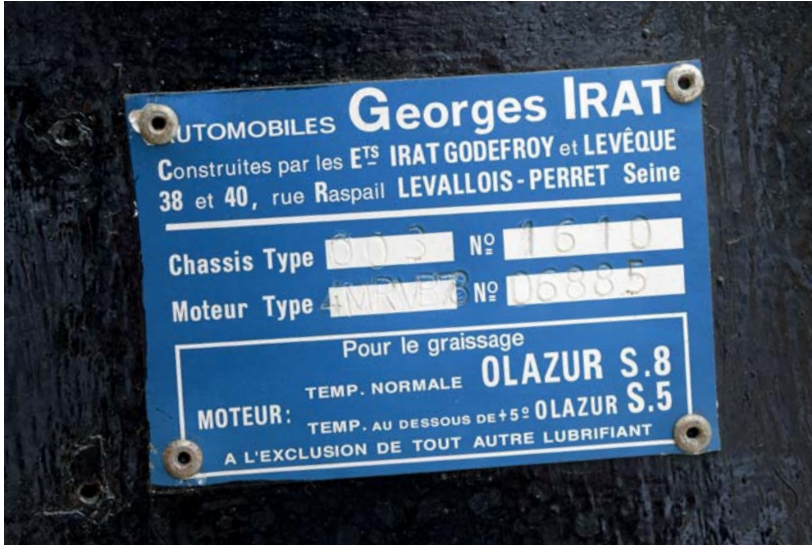
Carte grise française / French registration papers
N° de châssis / Chassis number : 1640
Moteur / Engine : 4 cylindres de 1 911 cm3 / 4-cylinder engine – 1911cc





It was in 1922 that Georges Irat built the first car bearing his name. Very quickly, his cars came to be considered the best two-litre models of the 1920s on account of their technical specifications, performance and strong construction. His success with the public was confirmed in competition, where his cars soon excelled, not least in the first edition of the Le Mans 24 Hours race in 1923 ... Little by little, and despite a financial situation which was always difficult, Georges Irat devoted his remaining resources to a car which was radically different from his previous models, a lightweight front-wheel drive roadster! Very low-slung, with racy lines and a magnificent design, this FWD roadster with all-round independent suspension was equipped with the latest version of the durable Ruby pushrod engine. Once again, it received excellent reviews, especially in its most fully developed 11CV OLC3 version. Fitted with the engine from the Citroën Traction Avant, it at last had an engine to match its excellent ride and handling and enjoyed considerable success until the Second World War brought its career to an end.

Dating from 1939, this rare 11CV OLC3 cabriolet is one of the very last built before the Second World War. Well known to the club, it has been in its current ownership since 2007. Completely restored in 2003 by its previous owner in the workshops of Roger Blai in the Orne 'département', the car now has an elegant patina well-suited to its prewar bodywork. Roomy and comfortable, the interior is just as attractive. In the centre, its dashboard includes all the instruments which are helpful when driving, while the upholstery and wood trim are in good condition. One important detail is that the hood is disconcertingly easy to operate for a car from this era. With a scrupulous respect for originality, no modifications have been made to the engine or any other mechanical components. For all that, the 11CV's performance is far superior to that of many cars from the 1950s! Regularly used and maintained, the brakes and gearbox were overhauled in July 2013. There can be no doubt that it is as attractively styled and good to drive as many six-cylinder models from the likes of Delage or Delahaye. As well as being rare, comfortable, reliable and offering good performance, this car will delight its new owner, who will greatly enjoy their time at its wheel.



171

1937 - PEUGEOT 402 ECLIPSE

125 000 / 155 000 €

Produite entre 1935 et 1940, la Peugeot 402 a été marquée par la Seconde Guerre mondiale et ses inhérentes restrictions budgétaires. L'époque est également influencée par de nouvelles tendances du design automobile venues notamment des Etats-Unis qui s'inspirent du style art déco. Le dessin de la Peugeot 402 en découle et présente une calandre arrondie, des ailes gonflées, une très longue carrosserie de six glaces et un pare-brise coupe-vent en deux parties. La particularité de la 402 réside surtout en ses phares intégrés à la calandre, une première dans l'automobile, que Peugeot appliquera de nouveau sur des modèles futurs. Cette signature fuselée des modèles de la marque est désignée par le terme "fuseau Sochaux". La 402 connaît un vif succès dû à son esthétique séduisante, à ses bonnes performances et à un silence de fonctionnement supérieur à la moyenne de l'époque. Elle est disponible en huit configurations de carrosserie, dont la version coach transformable plus connue sous le nom Éclipse qui incarne la version la plus innovante de cette voiture en alliant la finesse d'un Cabriolet au raffinement d'un Coupé. Déjà commercialisé sur les 401 et 601, ce système manuel de toit escamotable qui se range dans le coffre arrière a été mis au point et breveté par Georges Paulin. La transformation étant quant à elle réalisée par le carrossier Pourtout pour la concession Peugeot d'Emile Darl'mat à Paris. Ce procédé ingénieux et très avant-gardiste pour l'époque

a été largement repris depuis par de nombreux constructeurs. De septembre 1935 à septembre 1940, seulement 580 Peugeot 402 Éclipse seront produites. Mise en circulation en 1937, la voiture que nous présentons est une version E4T produite à seulement 149 exemplaires dans la série des 402 Eclipse et n'a connu que deux propriétaires entre 1957 à 2013. Le premier d'entre eux, habitant du Lot, la conserva jusqu'en 1973. Il la vendit alors à un mécanicien du Tarn-et-Garonne qui se chargera de la remettre en état. La voiture est ensuite proposée aux enchères en 2013 par la maison de ventes Enchères Valentré à Cahors, où elle sera vendue 169 241 €. Habillée à l'extérieur d'une peinture présentant deux tons de vert, et à l'intérieur d'une sellerie superbement patinée, cette Eclipse affiche un beau raffinement à la Française. Le système de toit rétractable de couleur vert foncé fonctionne à merveille et confère à cette auto une ligne qui n'appartient qu'à elle. Le tableau de bord en tôle peinte se présente en bon état, son compteur affiche 46 624 km. Le sol tapissé d'une moquette assortie complète l'élégance et la superbe présentation de l'ensemble. Dans les mêmes mains depuis 2015, cette voiture a été utilisée avec parcimonie et notamment pour quelques mariages où elle a toujours fait sensation. La Peugeot Eclipse est une voiture exclusive et rarissime qui ne possède pas d'équivalent dans la production automobile de l'époque.

Superbe présentation
580 exemplaires produits
Modèle rarissime et avant-gardiste

*Superb appearance
580 cars built
Extremely rare, futuristic model*

Carte grise française / French registration papers
Moteur 4 cylindres de 1991 cm3 développant 55 chevaux
Engine: 4-cylinder - 1991cc, producing 55bhp
Châssis / Chassis number : 618502





Produced between 1935 and 1940, the Peugeot 402 was marked by the Second World War and its inherent budgetary restrictions. The period was also influenced by new trends in automotive design, notably from the United States, which were inspired by the Art Deco style. The design of the Peugeot 402 followed these trends, with its rounded radiator grille, enlarged wings and very long six-light body with a two-part windscreen. The headlamps integrated into the radiator grille were an especially distinctive feature of the 402 and a first in car design, which Peugeot would use again on its later models. The streamlined shape of Peugeot's cars was referred to as the 'fuseau Sochaux' (literally 'the Sochaux spindle'). The 402 proved a great success, thanks to its attractive appearance, good performance and quiet running, which was well above average for cars of its time. It was available with eight different body styles, the most innovative of which was the steel-roofed convertible, better known as the Eclipse, which combined the elegance of a cabriolet with the refinement of a coupé. Already offered on the 401 and 601 models, the manually-operated folding roof, which retracted into the boot, had been developed and patented by a brilliant dentist, Georges Paulin. The conversion was carried out by the coachbuilder Pourtout on behalf of the Peugeot dealership in Paris, Dar'mat. This ingenious system, which was far ahead of its time, was later taken up by many other car manufacturers. From September 1935 to September 1940, just 580 Peugeot 402 Eclipse models were built. The car we are offering for sale spent the years 1957-73 in the Lot département. It was then owned until 2013 by an enthusiastic mechanic who lived at Meauzac in the Tam-et-Garonne. He gave his much-loved car a new lease of life before passing it on to a new owner, who in turn sold it at auction two years later, for 169,241 euros. From 1957 to the present day therefore, this extremely rare Peugeot has had only four owners. Finished in two-tone green paintwork and with a superbly patinated interior, this Eclipse is the epitome of French refinement. The painted metal dashboard (with 46,624km/28,970 miles recorded) and matching carpets add to the elegance and superb presentation of the entire car. The Peugeot Eclipse is a very rare and exclusive car with no comparable models among cars built during the period.



172

1970 - ALPINE A110 1600 S

85 000 / 105 000 €

Voitures de sport française parmi les plus charismatiques jamais produites, star des rallyes au palmarès impressionnant, l'Alpine A110 est l'incarnation de ce fabuleux héritage que l'on doit à Jean Rédélé. Après avoir créé une version compétition de la très populaire Renault 4CV qui remportait sa classe trois années d'affilée aux célèbres Mille Miglia, le génial pilote et concepteur créait la marque Alpine en 1955 en référence à ses succès sur les routes... alpines et, du même coup la version 106, première d'une longue lignée, qui cumulait dès ses débuts les victoires en compétition. En 1963 lui succède l'Alpine A110 qui ne tarde pas à devenir une arme redoutable en rallye et course de cote sur le plan national. Puis, à partir de 1969, l'A110 dans sa version S s'illustre dans des épreuves encore plus prestigieuses, signant un triplé victorieux dans la Coupe des Alpes et se classant troisième au Rallye Monte-Carlo. L'année suivante, Alpine remporte le rallye de l'Acropole et le Tour de Corse. Au volant d'une Alpine A110 1600S, Jean-Claude Andruet devient Champion d'Europe des rallyes en 1970. Gagnant la majorité des épreuves en Europe, celle qui a été surnommée la Berlinette s'inscrit comme la voiture de rallye la plus performante en 1971. En 1973, après le rachat total d'Alpine par Renault, la marque

au losange décide de s'engager officiellement dans le nouveau championnat du monde des rallyes pour constructeurs. Grâce à ses pilotes, Jean-Claude Andruet, Jean-Luc Thérier, Bernard Darniche et Jean-Pierre Nicolas, l'A110 remporte six des treize épreuves inscrites au calendrier, faisant d'Alpine la première marque championne du monde des rallyes. Après cette glorieuse carrière, la Berlinette A110 prendra sa retraite officielle mais n'en continuera pas moins à remporter d'autres succès aux mains de pilotes privés.

Le modèle que nous présentons date de 1970. Son actuel propriétaire en a fait l'acquisition en 1995 alors que le compteur affichait 21 000 km. Depuis, cette Alpine a bénéficié d'interventions mécaniques importantes figurant dans le dossier de factures qui l'accompagne. Son moteur a été refait à 27 000 km et son embrayage remplacé en 1996 par Vec Racing. Trois ans plus tard, son propriétaire a procédé à la réfection de la culasse chez Ranch Auto. Enfin, en 2016, le maître-cylindre a été changé et quatre pneus neufs ont été montés. Lors de notre essai, cette Alpine créditée désormais de 42 316 km nous a confirmé tout son potentiel. Equipée d'un arceau de sécurité, de harnais et d'un extincteur, elle est prête à s'inscrire au départ d'une épreuve historique.

Icône des rallyes
 Parfait état de fonctionnement
 Bel état général

*An iconic rally car
 Perfect mechanical order
 Good overall condition*

Carte grise française / French registration papers
 Châssis / Chassis number : 16783
 Moteur 4 cylindres de 1565 cm3 développant 122 chevaux à 6000 tr/mn
 4-cylinder engine – 1565cc, producing 122bhp at 6000rpm





Among the most charismatic French sports cars ever produced, a rally star with an impressive record, the Alpine A110 embodies the magnificent heritage we owe to Jean Rédélé. After creating a competition version of the highly popular Renault 4CV, which won its class three years running in the famous Mille Miglia race, the brilliant driver and designer established the Alpine make in 1955, its name a reference to his victories on the Alpine passes. At the same time, he introduced the 106, the first in a long line of models, which racked up victories in competition right from the start. In 1963, it was succeeded by the Alpine A110, which rapidly became a formidable weapon in national rallies and hill climbs. Then, from 1969 onwards, the 'S' version of the A110 won fame in even more prestigious events, winning the first three places in the Coupe des Alpes and third place in the Monte Carlo Rally. The following year, Alpine won the Acropolis Rally and the Tour de Corse. Driving an Alpine A110 1600S, Jean-Claude Andruet became European Rally Champion in 1970. Claiming victory in most of the European rallies, the so-called 'Berlinetta' established its place as the leading rally car in 1971. In 1973, after it had completely bought out Alpine, Renault decided to officially enter the new manufacturers' rally championship. Thanks to its drivers, Jean-Claude Andruet, Jean-Luc Thérier, Bernard Darniche and Jean-Pierre Nicolas, it won six of the thirteen rounds in the championship, making Alpine the first manufacturer to win the rally championship. After this triumphant career, the A110 Berlinetta officially retired, but it nonetheless went on to achieve many more victories with privateer drivers.

The car we are presenting dates from 1970. Its current owner acquired it in 1995, when its odometer was showing 21,000km (13,000 miles). Since then, the Alpine has undergone substantial mechanical work, which is recorded in the file of invoices with the car. Its engine was overhauled at 27,000km (16,800 miles) and its clutch replaced in 1996 by Vec Racing. Three years later, its owner had the cylinder head rebuilt by Ranch Auto. Finally, in 2016, the master cylinder was changed, and four new tyres were fitted. With 42,316km (26,294 miles) now recorded, the Alpine confirmed its potential during our road test. Equipped with a roll cage, safety harnesses and a fire extinguisher, it is ready to be entered in a historic motorsport event.







173

PEUGEOT 505 TURBO SUPERPRODUCTION

50 000 / 70 000 €

Grande berline de la gamme Peugeot, la 505 est lancée en 1979, elle sera la dernière berline propulsion de la marque. En 1983, Peugeot fit appel à Porsche afin de préparer une version turbo à essence à partir du bloc Chrysler-Simca 2,2 litres. La 505 Turbo Injection était reconnaissable à sa peinture spécifique bi-tons et à ses jantes alliages TRX 15 pouces. D'abord commercialisée en version 150 ch, elle fut suivie par une version 160 ch sur laquelle on pouvait ajouter un kit PTS développé par Danielson qui permettait à son moteur de développer 200 ch.

En 1976 la FFSA lance le Championnat de France de Production mettant en piste des voitures très proches des modèles de série. En 1980, une première 505 préparée par Danielson participe au championnat. Elle est dotée d'un 2 litres poussé à 188 ch. Elle ne brillera pas dans la compétition mais aura le mérite d'attirer l'attention sur ce championnat. Il faudra attendre 1982 pour que la 505 de Beltoise gagne à Magny-Cours et Monthéry. Ces courses spectaculaires rassemblant une foule de passionnés seront notamment comparées au DTM allemand. En 1983, Peugeot présente la version Turbo de sa 505, celle-ci offrira une nouvelle base pour la 505 de Production. Entre 1984 et 1988, une version ultime conçue par Danielson et appelée Superproduction sera alors dotée de 440 chevaux. Sa première année en course n'est pas très fructueuse, en raison notamment de problèmes électronique. Peu de temps après, sa puissance augmente à 550 chevaux. La 505 ne fut jamais championne de France,

néanmoins elle marqua toute une génération grâce à son look bodybuildé.

La 505 Turbo que nous présentons est un rarissime exemplaire qui a couru en catégorie Superproduction dans les années 1980, notamment au volant du célèbre pilote Jean-Pierre Jabouille. L'auto est toujours dans la même configuration que lorsqu'elle fut photographiée sur le circuit Paul Ricard en 1986 et ses stickers sont restés les mêmes. Il s'agit de l'un des exemplaires conçus par le groupe Danielson. L'une de ces 505, piloté alors par Jean-Pierre Beltoise, est actuellement exposée au Musée Peugeot. Malgré son état d'origine tout droit sorti des circuits, cette auto est malheureusement incomplète, l'échangeur et le calculateur électronique font partie des pièces manquantes. D'après nos contacts auprès du groupe Danielson, seules entre 12 et 18 voitures ont été assemblées par les ateliers, la disparition de certaines pièces doit remonter au début des années 1990 pour équiper d'autres voitures, raison pour laquelle celle-ci n'a pu courir depuis. Le propriétaire actuel sera en revanche à la disposition du futur acquéreur et se propose de l'accompagner dans toutes les démarches pour restaurer la voiture. Ses multiples contacts dans le milieu de la compétition permettront de concevoir les pièces manquantes qui permettront à nouveau à la voiture de faire rugir ses 580 chevaux. Cette 505 Turbo Superproduction, pilotée par l'un des plus grands noms du sport automobile, est une pièce exceptionnelle et mérite d'être redécouverte.

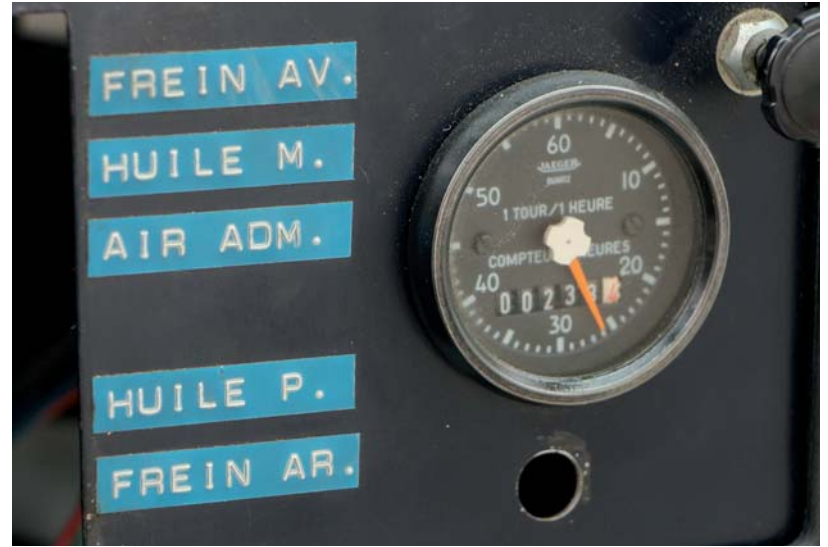
Etat d'origine « brut de piste »
Ex-Jean Pierre Jabouille
Exemplaire rarissime

Straight from track
Ex-Jean Pierre Jabouille
Extremely rare





From 1984 to 1988, Danielson built a Peugeot 505 Turbo to race in Superproduction championship organized by the Fédération Française de Sport Automobile, or FFSA. The 505 Turbo Superproduction was an extremely powerful racecar, driven by great pilots such as Jean-Pierre Beltoise and Jean-Pierre Jabouille. The car we are offering for sale is a very rare 505 Turbo which raced in the Superproduction championship in the 1980s, driven by Jean-Pierre Jabouille. It remains in the same configuration as it was pictured on the Paul Ricard racetrack in 1986, wearing the same stickers. This car was designed by the Danielson Group. One of these cars driven by Jean-Pierre Beltoise remains now at the Peugeot Museum. Despite its original condition, this car is unfortunately incomplete, the interchange and calculator are among missing parts. People from Danielson confirmed us that only between 12 and 18 cars were made by the factory, disappearance of some parts from cars dates probably from the beginning of 1990s. This is the reason why this car has not raced since. The current offers its skills and services to the next owner who wishes to restore this unusual car. His contacts is competition branch will allow to remake the missing parts on this car. This 505 Superproduction, driven by one of the greatest name among sports car history, is a truly exceptional piece of engineering and deserves to be re-discovered.







174

1965 - RENAULT 8 GORDINI

38 000 / 48 000 €

Icône d'une génération, la R8 Gordini surnommée affectueusement la "Gorde" par ses nombreux admirateurs est devenue un collector qui se négocie à prix d'or. En 1962, Renault remplace sa Dauphine par la nouvelle "8". Son physique trois volumes est dans le ton de l'époque et sa philosophie fait toujours confiance au moteur placé en porte-à-faux arrière. En revanche, ce dernier est entièrement nouveau par sa conception et va permettre, quelques années plus tard, au «sorcier» Amédé Gordini d'exercer son art. Ainsi, à partir du bloc d'origine de 956 cm³, il va en effet porter la cylindrée à 1108 cm³ et la puissance à 77,5 ch grâce à une culasse hémisphérique (soupapes en V et bougies centrales) et à deux carburateurs double corps horizontaux Solex. Sa vitesse de pointe de 170 km/h fait alors de la Gorde l'une des voitures françaises les plus rapides de l'époque. Après de nombreux essais menés par le pilote Jean Vinatier, la R8 Gordini (type R1134) fait son apparition au Salon de Paris en 1964. Elle est la première voiture

de sport abordable et sera habilement promue par une coupe monotype révélant toute une série de pilotes français. En plus d'être performante, la Gorde se présente dans une livrée intégrale «bleu de France» (référence 418) traversée par deux bandes blanches tout le long de la carrosserie. Une décoration qui restera à jamais marquée dans la mémoire collective et associée au mythe Gordini. Notre modèle date de 1965 et fait donc partie des 2626 exemplaires à moteur 1100 cm³ produits avant que ne lui succède la version 1300 cm³ fabriquée à 8981 exemplaires. Il s'agit du châssis 500377 de type R1134. Achetée en 2016 par son actuel propriétaire, cet exemplaire a bénéficié d'une restauration totale récente et se présente dans un magnifique état fidèle aux caractéristiques d'origine. Assurément un lot à ne pas laisser passer pour les amateurs d'un tel modèle.

Restauration totale récente
Véritable icône nationale
Modèle rare dans un si bel état

*Recent complete restoration
A national icon
Rarely found in such good condition*

Carte grise française / French registration papers
Moteur 4 cylindres en porte-à-faux arrière de 1108 cm³ développant 77,5 chevaux
4-cylinder engine mounted behind the rear wheels – 1108cc, producing 77.5bhp





The icon for a generation and familiarly known by its many fans as the 'Gorde', the Renault 8 Gordini has become a collector's car which changes hands at very high prices. In 1962, Renault replaced its Dauphine model with the new '8'. Its three-box bodywork was in keeping with its time, while its overall design remained faithful to the same layout, with its engine placed behind the rear wheels. The engine itself, however, was an entirely new design, which, a few years later, allowed the so-called 'wizard' Amédée Gordini, to exercise his talents. Starting with the 956cc block, he increased its capacity to 1108cc and power output to 77.5bhp, thanks to a hemispherical cylinder head (with the valves in a V configuration and spark plugs in the centre) and two twin-barrel horizontal Solex carburettors. Its top speed of 170kph (106mph) made the R8 Gordini one of the fastest French cars of its day. After extensive testing by the racing driver Jean Vinatier, the R1134 version of the R8 Gordini was introduced at the Paris Motor Show in 1964. It was the first affordable sports car and was effectively promoted in a single-make race series, which uncovered the talent of a succession of French racing drivers. As well as offering great performance, the R8 Gordini was finished in a distinctive 'French Blue' paint scheme (code 418), with two white stripes running the length of the body. That colour scheme has become permanently etched in people's memories as part of the legend of Gordini. The car we are presenting is from 1965, and is therefore one of the 2626 models fitted with the 1100cc engine, before it was replaced by the 1300cc version, of which 8981 models were built. It is a type R1134 version with the chassis number 500377. Purchased in 2016 by its current owner, it has recently undergone a complete restoration and is today in magnificent condition, in accordance with its original specification. For lovers of the model, it is most certainly a car not to be missed.



175

1975 - SIMCA 1000 RALLYE 2

12 000 / 18 000 €

En associant 1000 et Rallye, Simca va donner naissance à une petite bombe qui marquera toute une génération d'amateur de compétition. La Simca Rallye reste dans les esprits comme l'éternelle concurrente des Renault 8 et 12 Gordini. Au début des années 1970, la Simca 1000 Rallye est la sportive la moins chère de France. Elle sera déclinée en trois versions successives. Les Simca Rallye 1 feront leur apparition le 1er juillet 1970 et en 1972 est créé le Simca Racing Team, en même temps la deuxième mouture de la Simca Rallye est disponible au catalogue. Elle est propulsée par un moteur de 1294 cm³ en porte-à-faux de 82 chevaux accouplé à deux carburateurs Solex double corps de 35 mm. Sa boîte de vitesse à 4 rapports est capable d'emmener l'auto jusqu'à 170 Km/h, et de s'arrêter grâce à 4 freins à disques. A partir de 1977, la Simca Rallye 3 défendra les honneurs de Simca jusqu'en 1978.

La Simca Rallye 2 que nous présentons est de Juillet 1975. Elle fait donc partie de la série à phares ronds, la plus recherchée. Restaurée il y a de nombreuses années, cette auto avait été équipée de passages de roues élargies, de clignotants sous les phares, d'un becquet sur le capot arrière, de jantes de Simca Rallye 3 et d'une peinture verte métallisée. L'intérieur est toujours équipé de ses deux baquets. Tournante, cette Rallye 2 est très saine et permettra d'envisager sereinement et sans mauvaise surprise une remise en état dans les règles de l'art. Un remplacement du maître-cylindre sera notamment à prévoir. A ce tarif, notre Rallye 2 demeure une excellente occasion de faire partie d'une communauté de passionnés et surtout, d'acquérir un morceau d'histoire dans l'automobile de collection. Sa cote sans cesse croissante ne cesse de confirmer le fort intérêt des amateurs pour les Simca Rallye.

Estimation attractive
Exemplaire sain et facile à restaurer
Le symbole de toute une génération

*Attractive estimate
Sound, easily restored car
The symbol of an entire generation*

Carte grise française / French registration papers
Châssis / Chassis number : S1JC15P554507





By combining the names 1000 and Rallye, Simca gave birth to a 'pocket rocket' which would leave has remained in people's minds as the eternal competitor to the Renault 8 and 12 Gordinis. At the start of the 1970s, the Simca 1000 Rallye was the least expensive sporting car in France. It was produced in three successive versions. The Simca 1000 Rallye 1 made its first appearance on 1 July 1970; then, in 1972, the Simca Racing Team was set up, while the second version of the Simca Rallye became available. It was powered by a 1294cc engine mounted behind the rear wheels, with two twin-barrel 35mm Solex carburetors, developing 82bhp. Its four-speed gearbox could take the car to a top speed of 170kph (106mph), while all-round disc brakes took care of stopping it. From 1977 until 1978, the Rallye 3 upheld Simca's honour.

The Simca Rallye 2 we are presenting is from July 1975. It is therefore part of the series of cars with round headlamps, which are the most sought after. Restored several years ago, the car was fitted with wider wheelarches, indicators under the headlamps and a spoiler mounted on the rear bonnet; it was painted in metallic green. The interior still has its two bucket seats. In running order, this Rallye 2 is very solid, allowing its buyer to calmly envisage carrying out a professional restoration with no unwelcome surprises in store. In particular, the master cylinder will need to be replaced. At this price, our Rallye 2 continues to provide an excellent opportunity to join a community of enthusiasts and, above all, to acquire a piece of classic motoring history. Its value is continually increasing, confirming the high degree of interest shown by enthusiasts in the Simca Rallye.



176

1969 - PORSCHE 911 COMPÉTITION

45 000 / 60 000 €

Afin de succéder à la 356, Porsche va donner naissance à une légende. Présentée au salon de Francfort en septembre 1963, la 911 reçoit immédiatement un accueil favorable. Cette voiture est le fruit de nombreuses années d'étude, afin de proposer des solutions nouvelles à la noble mais vieillissante 356. La carrosserie « fastback » est privilégiée, elle est en effet plus accueillante pour 4 personnes et possède un meilleur coefficient de traînée aérodynamique. Sur le plan de la mécanique, le nouveau six-cylindre à plat de 2 litres adopte un refroidissement par air, la boîte mécanique à 5 rapports sera dotée d'un carter en magnésium. Les résultats sportifs contribueront à un succès commercial immédiat et alimentent un mythe encore vivace de nos jours, celui de la voiture de sport sérieuse, fonctionnelle et efficace.

Le modèle que nous vous présentons arbore une carrosserie en bel état général de couleur gris métallisé et un intérieur préparé pour le sport auto-

mobile avec notamment un arceau et des sièges Recaro. Son propriétaire actuel, passionné reconnu au sein du monde de la compétition, a fait le choix de ne pas améliorer les qualités indéniables du 1995 cm³ d'origine mais d'équiper l'auto d'un moteur 3 litres plus récent et beaucoup plus performant. Afin de rendre ce moteur plus puissant encore, de nombreux travaux ont été réalisés avec en particulier la pose de grosses soupapes ainsi qu'une préparation au niveau des pistons, de l'embellage et des arbres à cames. La voiture est équipée d'une boîte courte mais ne dispose toutefois pas de pont autobloquant. Sa suspension sport et l'endurance de ses gros freins contribuent à un comportement stable et très efficace. Ses ailes ont également été élargies pour recevoir une nouvelle monte de pneus. Cette automobile qui s'est illustrée dans de nombreuses épreuves historiques et sur le circuit de Francorchamps est une authentique machine à gagner, à mettre dans les mains des meilleurs pilotes

Préparation compétition de qualité
Mécanique 3 litres performante et fiable
Prête à gagner

*High-quality preparation for competition
Powerful and reliable 3-litre engine
Ready to win*

Carte grise belge / Belgian registration papers
Châssis / Chassis number: 9110100282
Moteur : 6 cylindre en ligne – 2994 cc – plus de 250 ch.
Engine: 6-cylinder in-line – 2994cc, producing in excess of 250bhp





In 1964, the 911 came out as a replacement for the Porsche 356. Introduced at the Frankfurt Motor Show in September 1963, the 901 – which swapped the ‘0’ in its name for a ‘1’ after Peugeot challenged Porsche’s rights to the name – was well received from the start. It was the outcome of several years’ development work in search of new solutions to update the ageing 356 model.

Porsche favoured a ‘fastback’ body style, which offered more room for four passengers and had a better drag coefficient.

From a mechanical point of view, there was a new air-cooled, flat-six two-litre engine, while the five-speed manual gearbox was equipped with a magnesium oil pan.

Its results in competition contributed to its immediate sales success and helped create the legend which continues to this day, that of a dependable, practical and effective sports car.

The model which we are presenting has a body with wider wings, finished in metallic grey and in fine overall condition; the interior has been prepared for competition, with a roll cage and Recaro seats. Its current owner, a well-known enthusiast in the world of motorsport, deliberately chose not to uprate the already satisfying performance of the original 1995cc engine, but rather to install a more recent and much more powerful 3-litre engine. To increase its output still further, much work has been carried out on the engine, in particular on the pistons, conrods and camshaft, while large valves have been fitted. The car is equipped with a short-ratio gearbox, but does not have a limited-slip differential. The sports suspension and large, fade-resistant brakes contribute to its stable and highly effective handling. This car has distinguished itself in many historic motorsport events and on track at Spa-Francorchamps: it is a killer machine destined for the best racing drivers.



177

1995 - BMW M3 E36

25 000 / 30 000 €

En 1986, l'apparition du «M» de BMW Motorsport sur la BMW E30 fit l'effet d'une bombe, et donna naissance à une saga qui continue encore aujourd'hui. 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. Le groupe Munichois décide de présenter une version décapotable de la plus puissante version de la série 3. Pour un prix bien inférieur à celui de ses concurrentes, et une qualité de fabrication parfois supérieure, la BMW vient chasser sur les terres des grandes GT.

L'exemplaire que nous présentons à la vente a été délivré neuf le 10 Février 1995 par les établissements Pellier, concessionnaire BMW à Vienne en Isère. Il s'agit de l'un des 746 exemplaires de M3 en couleur violet Daytona, il fut aussi livré avec l'intérieur sport de couleur gris, en alcantara et tissu. L'histoire de cette M3 est très intéressante : à peine un an après son achat, le premier propriétaire revend l'auto qui affichait alors 19.500 kilomètres en Novembre

1996 à un amateur qui la conservera jalousement jusqu'en 2013. Les divers documents en notre possession permettent de certifier le nombre de propriétaire depuis cette date. L'important dossier de factures et de contrôles techniques, ainsi que la pochette d'origine renfermant tous les carnets, nous permettent de certifier son kilométrage qui s'élève aujourd'hui à 134.700 kilomètres. Cette voiture a récemment bénéficié d'un entretien auprès des établissements BMW Gauduel à Villefranche par son propriétaire actuel avec vidange de tous les filtres et contrôle général, pour un montant de près de 1 300 € en Mai 2017, l'auto affichait alors 134.488 km. Une peinture complète avec restauration des jantes et remplacement des pneus ont également été réalisés pour parfaire l'allure de cette belle voiture. La M3 E36 est l'une des youngtimers les plus performantes et les plus en vogue actuellement sur le marché. Il est cependant très difficile de dénicher un exemplaire dans sa configuration d'origine, avec un suivi aussi sérieux pour un dossier aussi complet. Nul doute qu'il doit s'agir d'un des plus beaux coupés M3 sur le marché.

Dossier d'historique complet
Très rare configuration d'origine
Kilométrage raisonnable et superbe état général

*Comprehensive history file
Very rare original specification
Reasonable mileage and superb overall condition*

Carte grise française / French registration papers
N° de châssis / Chassis number : WBSBF91030JC39428
Kilométrage au compteur: 134 700 kms
Recorded mileage: 134,700km (83,700 miles)
Motorisation : 6 cylindres en ligne, 2 990 cm³ - 286 ch
Engine: 6-cylinder in-line – 2990cc, producing 286bhp





In 1986, BMW Motorsport's 'M' logo arrived on the BMW E30 like a bomb going off, and marked the start of a saga which has continued until the present day. Christened the M3, the performance delivered by its 200bhp left its competitors well behind. The car's success convinced its manufacturer to continue the venture, in the shape of the E36 M3, which appeared in 1992 with a 3-litre 6-cylinder engine developing 286bhp, and which could reach 250kph (155mph). The Munich-based group decided to introduce a convertible version of the most powerful model in the 3-Series. For a price well below that of its competitors, and with sometimes superior build quality, BMW went after the big GTs.

The model we are offering for sale was delivered new on 10 February 1995 by the Pellier BMW dealership at Vienne in the Isère département. It is one of the 746 examples of the M3 finished in Daytona Violet, and was supplied with a grey sports interior in cloth and Alcantara. This M3 has a most interesting history: little more than a year after buying it, its first owner sold the car at 19,500km (12,100 miles) in November 1996 to an enthusiast who took remarkable care of it until 2013. The various documents at our disposal enable us to confirm the number of owners it has had since then. The large file of invoices and safety inspection certificates, as well as the original document wallet with all its manuals, corroborate its mileage today of 134,700km (83,700 miles). The current owner recently had the car serviced by the Gauduel BMW dealership in Villefranche, when all the fluids were changed, and a general inspection carried out, for a total of 1300 €; when this work was done in May 2017, the car was showing 134,488km (83,567 miles). To put the finishing touches to the car's appearance, it was completely resprayed, the wheels refurbished, and the tyres replaced. The M3 E36 is one of the most popular high-performance modern classics on the market today. But it is very difficult to find a car in its original specification which has been so carefully looked after and with such a complete history. There can be no doubt that this is one of the most attractive M3 coupés on the market.



178

1990 - ALPINE V6 GTA LE MANS

30 000 / 50 000 €

Présentée en 1984, l'Alpine baptisée GTA (pour Grand Tourisme Alpine) succède à la version A310 dont l'air de famille est évident. Elle reprend la conception de ses devancières, à savoir un châssis poutre sur lequel est greffée une coque en matériaux synthétiques ainsi qu'un moteur V6 décliné en deux versions (atmosphérique et turbo) installé en porte-à-faux arrière. Elaborées par Heuliez, les lignes de cette nouvelle Alpine offrent une aérodynamique exceptionnelle avec un Cx (coefficient de traînée) de 0,28 et un Scx (coefficient de pénétration) de 0,48. Alpine entend présenter une gamme complète de la GTA. A commencer par la V6 GT, puis la V6 Turbo l'année suivante et l'Europa Cup conçue pour les courses monotypes organisées en lever de rideau des Grand-Prix européens de Formule 1. Renault et Alpine songent également à exporter la version GTA USA dérivée des V6 Turbo, mais y renoncera dès lors que la marque au losange se retirera du marché américain en 1987. En 1989, Alpine lance la V6 Turbo Mille Miles construite à 100 exemplaires pour fêter les 35 ans de la marque. Malgré ses différentes versions, l'Alpine GTA ne rencontre pas son public. Les ventes ont tout juste dépassé la barre des 6000 exemplaires vendus depuis son lancement. Dès lors, pour dynamiser les ventes et faire patienter les clients jusqu'à l'arrivée de l'Alpine A610, l'idée d'une nouvelle version limitée et bodybuildée voit le jour

: la GTA Le Mans. Son moteur est toujours le V6 PRV Turbo d'une cylindrée de 2,5 litres qui développe 185 chevaux sur ce modèle. La version Le Mans est habillée d'un kit carrosserie dérivé de celui proposé par un préparateur allemand avec des ailes élargies et l'ajout de bas de caisse. Ainsi virilisée, cette version est considérée comme la plus belle des GTA.

Notre modèle fait partie des 291 fabriqués en 1990 sur une production totale de 325 exemplaires sur deux ans. Par conséquent, il s'agit d'un modèle extrêmement rare qui se présente, de surcroît, dans un bel état général. Après avoir été la propriété de la même personne pendant 14 ans, cette Alpine est acquise en 2010 par son actuel propriétaire. Celui-ci procédera en 2014 à une dépose du moteur pour remplacer l'embrayage à 105 000 km. Depuis, cette Alpine n'a parcouru que 825 kilomètres, bénéficié en 2015 de la rénovation de ses cuirs intérieurs et des jantes. En 2017 l'émetteur d'embrayage a été remplacé, le ciel de toit restauré et une vidange moteur a été effectuée. Un important dossier de factures remontant à 1996 retrace l'historique de son entretien. Lors de son essai routier, la voiture a révélé un très bon fonctionnement ainsi qu'un comportement routier très sain.

Version ultime de la GTA
325 exemplaires
Bel historique

*The ultimate version of the GTA
325 cars built
Excellent overall condition*

Carte grise française / French registration papers
N° châssis / Chassis number : VFAD5020500070028
Moteur 6 cylindres en V de 2458 cm³
développant 185 chevaux à 5750 tr/mn
V6 engine – 2458cc, producing 185bhp at 5750rpm





Presented in 1984, the Alpine GTA (for 'Grand Tourisme Alpine') replaced the A310 model, and the family likeness is plain to see. It adopted the same design as its predecessors, comprising a central backbone chassis to which a bodyshell made from synthetic materials was attached, and with a V6 engine, available in two versions (naturally aspirated and turbocharged), installed behind the rear wheels. Drawn up by Heuliez, the lines of the new Alpine were exceptionally efficient in aerodynamic terms, with a Cd (drag coefficient) of 0.28 and an SCx figure (coefficient of penetration) of 0.48. Alpine intended to introduce a complete GTA range, beginning with the V6 GT, then the V6 Turbo the following year and the Europa Cup, which was designed for the single-make races organised as a curtain-raiser for the European Formula 1 Grands Prix. Renault and Alpine also considered exporting the GTA USA version derived from the V6 Turbo, but abandoned this idea when Renault withdrew from the North American market in 1987. In 1989, Alpine introduced the V6 Turbo Mille Miles, of which 100 cars were built to celebrate the marque's 35th anniversary. Despite the different versions offered, the Alpine GTA was not a commercial success, with sales barely exceeding 6000 since its launch. To boost sales of the model and keep its customers waiting until the Alpine A610 arrived, the idea for a new, beefed-up limited edition emerged: the GTA Le Mans. It was still fitted with the 2.5-litre V6 PRV Turbo engine, developing 185bhp in this model. The Le Mans version was equipped with a bodykit based on one offered by a German tuning company, with enlarged wings and extra sill panels. This more macho version is considered the best-looking GTA. The car we are presenting is one of the 291 cars built in 1990, out of a total production of 325 cars over two years. As a result, it is an extremely rare model and is, moreover, in fine overall condition. After being kept by one owner for 14 years, the Alpine was acquired by its current owner in 2010. In 2014, he had the engine removed at 105,000km (65,000 miles) to replace the clutch. Since then, the Alpine has covered only 825km (513 miles); in 2015, the leather interior, headlining and alloy wheels were restored, the clutch master cylinder replaced, and the engine oil changed. Its service history is documented in an extensive invoice file dating back to 1996. During our road test, the car performed perfectly and handled extremely well.







179

1991 PORSCHE 928 GT EX JOHNNY HALLYDAY

50 000 / 70 000 €
sans réserve / no reserve

La 928 est née de la volonté des dirigeants de Porsche de l'époque, et en particulier Ernst Fuhrmann, le créateur du 4 cylindres à plat double arbre des Porsche 550 et 718, de sortir de la monoculture 911 dont ils estimaient que l'architecture du moteur en porte-à-faux arrière n'avait pas d'avenir. C'est ainsi que la marque optera pour le concept d'une GT à moteur avant refroidi par eau et en lancera le projet dès 1971. Dès sa sortie à l'automne 1977, la 928, première Porsche motorisée par un moteur V8 (marché américain oblige), s'impose comme la nouvelle référence Grand Tourisme et décroche même le titre convoité de voiture européenne de l'année en 1978. Pour autant, les 240 chevaux du V8 de 4,5 litres ne sont pas de trop pour propulser la GT de 1580 kilos. Aussi, très rapidement, la gamme évoluera vers plus de puissance et plus d'équipements. La 928 GT s'invite dans la gamme de 1989 à 1991 et propose davantage de sportivité avec 330 chevaux à 6200 tr/mn. Equipée de nouvelles jantes forgées en magnésium, plus légères, des amortisseurs Sport B6 de Bilstein et d'un nouveau différentiel variable piloté électroniquement, cette version est le meilleur choix pour ceux qui aiment la conduite sportive.

L'exemplaire dont nous disposons présente la particularité d'avoir été la propriété de l'un de nos chanteurs les plus populaires, grand amateur de voitures sportives. Son historique atteste en effet que cette Porsche 928 GT a été livrée neuve par la concession Porsche Marceau de Paris à Jean-Philippe Smet, alias Johnny Hallyday. Cette Porsche au caractère bien trempé a fait la joie de ses différents propriétaires et affiche presque naturellement plus de 100 000 km à son compteur. Son carnet d'entretien parfaitement à jour confirme son entretien régulier. Ajoutons que sa carrosserie a récemment bénéficié d'une peinture neuve dans la teinte gris métal et que son intérieur offre une sellerie en cuir parfaitement patinée et le toit ouvrant, rare option d'époque. Il est évident que son pedigree sportif, son excellent état général ainsi que le nom de son premier propriétaire font de cette Porsche 928 GT un modèle particulièrement attrayant. Allumez le feu !

Ex Johnny Hallyday
Rare version GT
Excellent état
Sonorité et performances du V8

*Ex-Johnny Hallyday
Rare GT version
Excellent condition
V8 performance and soundtrack*

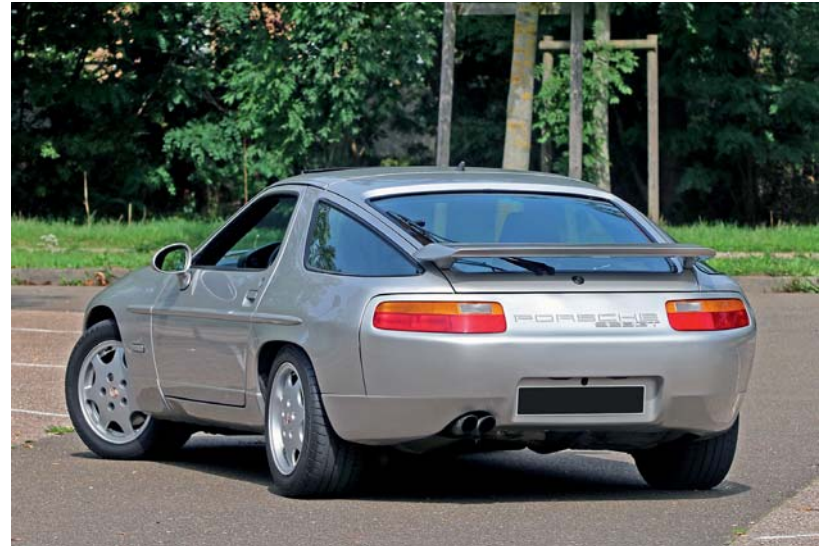
French registration papers
Chassis number: WPOZZZ92ZMS801079
Engine: 5-litre V8 developing 330bhp at 6200rpm





The 928 grew out of the desire of Porsche's directors at the time, and in particular that of Ernst Fuhrmann, who had developed the twin-cam flat-four engine in the Porsche 550 and 718, to put an end to their reliance solely on the 911, believing that its design with the engine mounted behind the rear axle had no future. The company therefore opted for the concept of a GT with a water-cooled front engine, and started the project in 1971. As soon as it was launched in the autumn of 1977, the 928, the first Porsche to be powered by a V8 engine (to satisfy the American market), established itself as the new benchmark for GT cars, and was even elected European Car of the Year in 1978. For all that, the 240bhp produced by the 4.5-litre V8 was hardly too much for this GT weighing 3480lb. Very quickly therefore the range gained extra power and equipment. The 928 GT joined the range from 1989 to 1991 as a sportier model, developing 330bhp at 6200rpm. With new, lighter forged magnesium alloy wheels, Bilstein Sport B6 shock absorbers and a new electronically controlled limited-slip differential, this was the version of choice for owners who enjoyed sporty driving.

The model which we are offering for sale is special in that it belonged to one of France's most popular singers, who was a great fan of sports cars. The history with the car confirms that this Porsche 928 GT was delivered new by the Marceau Porsche dealership in Paris to Jean-Philippe Smet, better known as Johnny Hallyday. With its strong personality, this Porsche gave its different owners much pleasure and quite understandably shows more than 100,000km (62,000 miles) on the clock. Its service booklet is completely up-to-date, confirming that it has been regularly maintained. In addition, its body was recently resprayed in its original metallic grey, its leather interior has a perfect patina and it is fitted with a sunroof, a rare option at the time. Clearly, its sporting pedigree, excellent overall condition and the name of its first owner make this Porsche 928 GT an especially attractive example. In the words of one of Johnny's songs, light the fire!



180

1988 - FERRARI 412 GT

45 000 / 65 000 €

Depuis la 250 GTE, la gamme Ferrari a toujours proposé un modèle plus luxueux et grand tourisme, nombre de celles-ci étaient très appréciées du Commanditaire. En 1972 apparaît la 365 GT4 2+2, aux formes si caractéristiques. Bien des années plus tard, en 1985, la Ferrari 412 reprend le dessin intemporel signé Pininfarina. Les boucliers sont mieux intégrés à la carrosserie et l'auto est dotée d'un moteur modifié de 4.9 litres, portant sa puissance à 340 chevaux. Le V12 peut être accouplé au choix à une boîte automatique ou manuelle. Le pont autobloquant est de série, tout comme les suspensions arrière hydropneumatiques. La 412 est modernisée avec un nouveau volant Momo et une console centrale redessinée. Dernière représentante des grands coupés Ferrari dits « cubistes », la 412 ne fut produite qu'à seulement 576 exemplaires, clôturant une carrière de plus de quinze années.

Vendue neuve par les établissements Charles Pozzi de Levallois le 5 Janvier 1988, la voiture fut livrée par la société Pagani Frères de Marseille à son premier propriétaire le 7 Janvier. La 412 que nous proposons est l'un des 270 exemplaires dotés d'une boîte mécanique. Dotée d'un historique clair, la voiture est accompagnée des copies de cartes grises remontant à 1990, de nombreuses factures d'entretien et contrôles techniques remontant à 1997, et de son carnet

d'entretien d'origine. L'auto est également accompagnée de toutes ses notices d'emploi ainsi que de sa trousse à outils. Cette voiture est en bon état général, avec une carrosserie flatteuse de teinte d'origine «Grigio Metallizzato». L'habitacle respire l'authenticité et demeure de très belle facture, le cuir noir présente une patine inimitable tout en étant très bien préservé, tout comme les épaisses moquettes noires. En Octobre 1997, cette Ferrari 412 GT a bénéficié d'un très important service auprès des ateliers de Michel Mercier dans le Val-de-Marne. Parmi ces nombreux travaux, le groupe motopropulseur a été déposé pour un entretien complet comprenant entre autres le remplacement de la chaîne de distribution ainsi que de nombreuses pièces dont le détail est consigné dans la facture de près 87.000 Francs. Cette 412 avait alors 116.143 kilomètres, elle en affiche aujourd'hui moins de 159.000. Depuis, l'embrayage a également été remplacé en 2009 à la concession Ferrari de Lyon pour un montant de 1500 €. Cette superbe auto est dans les mêmes mains depuis près de quinze ans. Longtemps méprisés par les collectionneurs, il est tout à fait exceptionnel de dénicher une voiture à l'historique clair et si bien entretenu, équipé de surcroît de la boîte manuelle. N'oublions pas que la 412 était alors l'auto la plus chère du catalogue à l'époque.

L'un des 270 exemplaires à boîte manuelle
Dossier d'historique exceptionnel
Voiture bien conservée

*One of 270 cars with a manual gearbox
Exceptional history file
Well preserved car*

French registration papers / Carte grise Française
Châssis / Chassis number : ZFFYD25B000075194





Ever since the 250 GTE, Ferrari's range had included a more luxurious GT model, and many of these were particularly appreciated by the Commendatore. In 1972, the 365 GT4 2+2 made its appearance, with its distinctive styling. Many years later, in 1985, the Ferrari 412 continued to use Pininfarina's timeless design. The bumpers were better integrated into the bodywork and the car had a modified 4.9-litre engine, with power uprated to 340bhp. The V12 could be mated to a manual or automatic gearbox. A limited-slip differential was standard, along with hydropneumatic rear suspension. The interior of the 412 was updated, with a new Momo steering wheel and a redesigned centre console. The last of Ferrari's so-called 'cubist' big coupés, only 576 examples of the 412 were built, bringing to a close a career spanning more than 15 years.

Sold new by Charles Pozzi in Levallois on 5 January 1988, the car was delivered by Pagani Frères in Marseille to its first owner on 7 January. The 412 we are offering for sale is one of the 270 cars equipped with a manual gearbox. The car has a clear history and comes with copies of its registration certificates dating back to 1990, numerous service bills and safety inspection certificates going back to 1997, as well as its original service booklet. The car also comes with all its instruction booklets and toolkit. The car is in good overall condition, with pleasing bodywork finished in the original colour of 'Grigio Metallizzato'. The interior oozes authenticity and remains in very good condition; the black leather has an inimitable patina, while remaining well preserved, just like the thick black carpets. In October 1997, this Ferrari 412 GT underwent a major service in Michel Mercier's workshops in the Val-de-Marne, outside Paris. Among the many items of work carried out, the engine was removed for a complete overhaul including the replacement of the timing chain and many other parts, which are recorded in the bill for nearly 87,000 francs. At the time, the 412 had covered 116,143km (72,168 miles); today, it is showing fewer than 159,000km (99,000 miles). Since then, the clutch has also been replaced, the work being done in 2009 at the Ferrari dealership in Lyon for 1500 €. This superb car has been in the same ownership for nearly 15 years. Long scorned by collectors, it is truly exceptional to discover a car with a clear history which has been so well maintained, and fitted with a manual gearbox too. It should not be forgotten that the 412 was the most expensive model in Ferrari's catalogue at the time.



2001 - FERRARI 456M GT

55 000 / 65 000 €

Perpétuant la tradition des coupés Ferrari 2+2 pourvus d'un V12 placé à l'avant (330 GT, 365 GT, 400 et 412), le projet de la 456 est lancé en 1989 avant d'aboutir à sa commercialisation en 1992. Le designer Pininfarina a privilégié le raffinement et la discrétion à une surenchère sportive, tout juste suggérée par les deux doubles sorties d'échappement. Le travail accompli est remarquable et l'aérodynamisme soigné. Un aileron rétractable se déploie en fonction de la vitesse. 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.

Couronnée par une belle carrière commerciale, la 456 GT devient la 456 MGT (M pour Modificata) au Salon de Genève 1998. Esthétiquement, l'arrière de la 456 M ne change quasiment pas puisque la seule modification a lieu sur l'aileron qui devient fixe et s'intègre dans le bouclier arrière. L'avant a été retravaillé et les prises d'air agrandies pour obtenir un meilleur refroidissement du V12. Un long travail en soufflerie a permis également une amélioration de l'aérodynamisme. La 456 GT (les deux versions confondues) a été produite à 3300 exemplaires jusqu'en 2003 avant de céder la place à la 612 Scaglietti.

Notre 456 M GT date de mai 2001 et est équipée de l'excellente boîte manuelle à 6 rapports. Son premier propriétaire était italien et avait pris livraison du véhicule neuf chez Ferrari Toronto, au Canada, où il résidait. De retour en Italie en 2002, il fait rapatrier sa belle en Europe. Entretien régulièrement en Italie jusqu'en 2008, cette 456 M GT change de mains et devient la propriété d'un Allemand jusqu'en 2011. Son actuel propriétaire est également un collectionneur germanique qui l'utilisa comme "voiture de tous les jours". Crédité de 106 800 kilomètres au compteur, elle dispose de sa pochette en cuir avec ses carnets et factures d'entretien depuis 2009 en complément du livret d'entretien. Il y a quelques mois, une révision générale a été effectuée chez un spécialiste de la marque qui a procédé au changement des courroies de distribution et au contrôle complet de la mécanique et des trains roulants. Il n'y a aucun frais à prévoir sur ce véhicule qui demeure l'un des plus recherchés des coupés Ferrari 2+2.

Sors de révision, Carnets, factures

L'un des plus beaux coupés Ferrari 2+2

Sportive de prestige construite à 3300 exemplaires

Service paperwork, documentation, invoices

One of the most beautiful Ferrari 2+2 coupés

Prestigious sports car of which only 3,300 units built

Carte grise allemande

Le certificat de conformité européen partiel délivré par Ferrari est présent.

Châssis : 116779

Moteur / Engine : V12 48 soupapes

Cylindrée / Capacity : 5472 cc – 442 ch





Continuing the tradition of Ferrari 2+2 coupés equipped with a front-mounted V12 (330 GT, 365 GT, 400 and 412), the project to design the 456 was launched in 1989 before it resulted in its entry into the market in 1992. The Pininfarina designer gave special attention to the refined, discreet lines in an act of sporty one-upmanship, as seen in the two, twin tailpipes. The effort put into this car is remarkable and its aerodynamic lines were carefully designed. A retractable spoiler rises depending on the speed travelled. The sides are carved out to help cool the engine. With its fluid, understated lines, the 456 GT symbolises for some people the most beautiful Ferrari ever made and it is certainly on the list of legendary Ferrari creations.

Capped by a wonderful commercial career, the 456 GT became the 456M GT ("M" for Modificata) and was shown at the 1998 Geneva Auto Show. Aesthetically, the back of the 456M hardly changed except for the only modification coming to the spoiler, which became fixed and was incorporated in the rear hood. The front was redesigned and the scoops were enlarged to allow for better cooling for its V12. It spent a long time in the wind tunnel to improve its aerodynamics. 3,300 units of the 456 GT (the two versions together) were manufactured until 2003 before the 612 Scaglietti took its place.

Our 456M GT is dated from May 2001 and is equipped with an excellent 6-speed manual transmission. Its first owner was Italian and had the vehicle delivered new to Ferrari Toronto, in Canada, where he lived. When returning to Italy in 2002, he imported the car back into Europe. It was serviced regularly in Italy until 2008 when it changed hands and became the property of a German until 2011. The current owner is also a German collector who uses it as his "everyday car." With 106,800 km (66,362 miles) on the odometer, it has its leather folder with its documentation and service invoices dating back to 2009 as well as its maintenance log. Several months ago, it was given a general servicing by a Ferrari specialist who changed the distribution belts and performed a complete inspection of the engine and the running gear. There are no fees to be paid on this vehicle and it remains one of the most sought after Ferrari 2+2 coupés.



2008 - BENTLEY CONTINENTAL FLYING SPUR SPEED

43 000 / 53 000 €

Au début des années 2000, Bentley est passé sous le giron du groupe VAG. Cette tutelle du grand groupe va permettre à la marque de Crewe de bénéficier de tout ce que la technologie Allemande fait de mieux. En 2002 apparaît le coupé Continental GT, qui est une véritable révolution dans l'histoire de Bentley. Pour la première fois depuis des lustres, la voiture est entièrement nouvelle et ne présente absolument rien de commun avec les Bentley antérieures, si ce n'est cette savante alchimie entre luxe et sport. Les amateurs ne s'y trompent pas et la Continental GT reste l'un des plus grands succès de Bentley plus de 66 000 exemplaires assemblés entre 2002 et 2012, production tout à fait prodigieuse pour les ateliers de Crewe. En 2005, la Continental devient une limousine avec la version Flying Spur, elle aussi sera un succès commercial incontesté dans un marché plus que concurrentiel. La déclinaison « Speed », déjà disponible sur la Continental GT, est alors proposée sur la Flying Spur à partir de 2008. Avec une puissance totale de 610 chevaux, la Bentley Flying Spur Speed est alors la berline la plus rapide du monde : plus de 320 km/h de pointe ! Un titre envié par bien d'autres modèles.

La Bentley que nous présentons à la vente est une rare Flying Spur Speed de couleur bleu saphir, associée à un intérieur en cuir bleu impérial et passepoils blancs. Cette voiture fut livrée neuve à la concession Bentley de Hambourg le 28 Novembre 2008. Elle arrive ensuite en France en 2010 avec à peine plus de 10 000 kilomètres

et a toujours été entretenue dans le réseau depuis. Le luxe est omniprésent à bord de cette limousine first class. Le magnifique intérieur allie du bois précieux à une moquette en laine de grande qualité et l'ensemble est en excellent état. L'équipement à bord est très complet et le confort des passagers est à la hauteur ce que l'on peut attendre d'une marque aussi prestigieuse. L'auto est d'ailleurs dotée du pack Mulliner avec la console centrale arrière, une rare option facturée plus de 10 000 € à l'époque, mais également de la sono badgée Naim, des freins carbone-céramique, la liste des options tient sur trois pages. La voiture est dans un très bon état général de présentation. Côté mécanique, cette Flying Spur qui n'affiche à son compteur qu'un peu plus de 93.500 kilomètres, dispose de son carnet détaillant les interventions réalisées. Le dernier entretien a été fait en Décembre 2016 à 84 400 km, à cette occasion les plaquettes de frein avant été remplacées. Il est à noter que l'auto ayant déjà été importée en France, le malus a déjà été réglé et ne sera pas refacturé. Vendue plus de 200 000 € neuve sans les options, cette Bentley Continental Flying Spur, dans sa rare version Speed, a atteint un prix plancher qui ne fera que remonter avec le temps. En attendant, à vous de profiter de l'ultra-luxe réservé aux personnes les plus aisées de la planète pour un tarif imbattable sur le marché.

Toujours entretenue dans le réseau Bentley
La limousine la plus rapide du monde
Liste d'options ahurissante

*Always maintained by Bentley
The fastest limousine of the world
Amazing options list*

Titre de circulation Monégasque annulée, certificat pour obtention de la carte grise en France fourni
Canceled Monegasque registration title, certificate for French registration provided.

N° de châssis / Chassis number : SCBBF53W59C061475
Moteur / engine : W12 biturbo, 5998 cc, 610 cv





The Bentley we are offering for sale is a rare Flying Spur Speed in sapphire blue with imperial blue leather and white piping. This car was delivered brand new by the Bentley official dealer of Hamburg on 28th November 2008. The car was then imported to France in 2010 with barely more than 10.000 kilometers. It has always been maintained in official network since its release. Luxury is everywhere in this first-class saloon. The beautiful inside blends precious wood walnut with very nice wool carpets and is well preserved. Onboard equipment is exceptionally complete, as we expect from Bentley 'standards. The car is equipped with the rare Mulliner pack with full length center-console with 4-seats configuration, an option proposed for more than 10.000 € at that time, but also full Naim hi-fi system, carbon-ceramic brakes, the complete option list lays on 3 pages. The car is in very good state of work, showing only 93.500 kilometers on the odometer and it will be sold with its original service book recording all services provided since new. Last one was on December 2016 at 84.400 kms, front disc brakes were replaced on this occasion. This car was sold new for more than 200.000 € without options and being a Speed version, it is a rare model which has reached its lowest price which can only increase with time now. In the meantime, it is up to you to enjoy a superb car, reserved originally for the wealthiest gentlemen on earth for an extremely reasonable price.



183

2000 - ASTON MARTIN DB7 VANTAGE

53 000 / 58 000 €

Lancée en 1993, la DB7 s'inscrit comme le modèle ayant littéralement sauvé Aston Martin de la faillite. A l'origine de la renaissance d'Aston Martin dans les années 1980, Victor Gauntlett avait compris que pour assurer la survie de l'entreprise et la livraison de nouveaux modèles, la compagnie avait besoin d'un modèle moderne, fonctionnel, et surtout plus facile à produire que les couteuses V8. C'est ainsi que le projet fut lancé à partir de 1990 et rendu possible grâce à l'arrivée du géant Ford dans le capital de la firme anglaise. La conception et le développement technologique sont confiés au groupe TWR (Tom Walkinshaw Racing), dont l'engagement officiel des Jaguar XJR en championnat du monde des sports-prototype est alors auréolé de succès. Enfin, en mars 1993, la DB7 est présentée au salon de Genève. Il faut cependant attendre 1999 pour assister à la sortie d'une version hautes performances : la DB7 Vantage qui devient du même coup la première Aston Martin à recevoir un moteur V12. Celui-ci dispose de 6 litres de cylindrée et développe 420 chevaux. Produite à seulement 4 156 exemplaires, il s'agit d'une version rare et recherchée pour une cote encore abordable.

Le modèle que nous présentons est proposé dans la couleur emblématique d'Aston Martin : AML Racing Green. L'intérieur est de couleur verte et beige avec plaquages en bois précieux. Ce faisant, ce modèle est en tout point identique au modèle de présentation. Elle fut livrée neuve à la concession Auto-König de Munich en Allemagne. La voiture y est achetée par son premier propriétaire Suisse le 19 Juin 2000,

elle avait alors 122 kilomètres. Une semaine et 431 kilomètres plus tard, la voiture est en Suisse pour le contrôle de dépollution. Elle y restera jusqu'à son achat par son actuel propriétaire Français en début d'année. Elle est accompagnée de son carnet d'entretien régulièrement tamponné ainsi que de sa fiche de dépollution Suisse qui permettent de retracer et de certifier son kilométrage. Suite à une immobilisation de plusieurs années, l'auto est entretenue le 17 Décembre 2015 par la concession Aston Riviera Cars de Lausanne, pour un montant ahurissant de 20.600 Francs Suisse, soit près de 18.000 €. Le service comprenait la vidange et la purge de tous les fluides, la réfection des jantes, le démontage et le contrôle du système de freinage, le démontage du haut moteur pour remplacement des bougies, des joints et des bobines, le contrôle complet de la climatisation, le remplacement de la jauge et de la pompe à essence, le démontage des portes afin de reprogrammer la centralisation, la pose d'un échappement sport... La voiture avait alors 32.800 kilomètres. Moins de 4.000 kilomètres plus tard, la DB7 revient à la concession le 30 Novembre 2016 pour un nouveau contrôle et nettoyage, pour un montant de plus de 1.600 Francs Suisse. Elle affiche à présent moins de 38.000 kilomètres et se présente dans un état d'origine tout simplement exceptionnel. La peinture très certainement d'origine est sublime et possède encore tout son éclat, l'intérieur est quant à lui superbement préservé. Le cuir vert et blanc est splendide, le ciel de toit est sans défaut et le vernis des boiseries est intact. Cette Aston Martin DB7 Vantage, probablement la plus belle disponible à la vente, saura répondre aux amateurs les plus exigeants.

Exemplaire en état exceptionnel
Très faible kilométrage
Rare version à boîte mécanique

*Model in exceptional condition
Very low mileage
Rare manual gearbox version*

Carte grise Française / French registration papers
Châssis / Chassis number : SCFAB2230YK300558
Moteur / Engine : V12 5935 cc - 420 cv





Launched in 1993, the DB7 was the model that literally saved Aston Martin from bankruptcy. The man responsible for Aston Martin's resurrection in the 1980s, Victor Gauntlett understood that for the business to survive and to bring out new models, the company needed a modern, practical car, which would above all be easier to manufacture than the expensive V8 models. Beginning in this way in 1990, the project was made possible thanks to the investment made by the giant Ford group in the English firm. Design work and engineering development were entrusted to the TWR Group (Tom Walkinshaw Racing), which was enjoying much success at the time with its official Jaguar XJR models in the World Sportscar Championship. At last, in March 1993, the DB7 was introduced at the Geneva Motor Show. It would be 1999, however, before a high-performance version came out: the DB7 V12 Vantage, the first ever Aston to be powered by a V12 engine. It was a six-litre unit developing 420bhp. With just 4156 units built, it is a rare and sought-after version, but prices remain affordable.

The model which we are offering for sale is finished in Aston Martin's signature colour of AML Racing Green. The interior is in green and beige, with fine wood veneers. It is thus identical in every way to the original show car. It was delivered new to the Auto- König dealership at Munich in Germany. The car was purchased there by its first, Swiss owner on 19 June 2000, with just 122km (76 miles) recorded. A week and 431km (268 miles) later, it was in Switzerland for its emissions test. It remained there until the beginning of this year, when it was bought by its current French owner. The car comes with its service booklet, which has been regularly stamped, as well as its Swiss emissions certificate, which allow us to track and confirm its mileage. After being laid up for several years, the car was serviced on 17 December 2015 by the Aston Martin dealership Riviera Cars in Lausanne, for the staggering sum of 20,600 Swiss francs, or nearly 18,000 €. This service included changing and bleeding the various fluids, refurbishing the wheels, stripping down and checking the brakes, removing the top end of the engine to replace the sparkplugs, gaskets and coils, a complete check of the air-conditioning system, the replacement of the fuel gauge and pump, dismantling the doors to reprogram the central locking system, and fitting a sports exhaust ... At this point, the car had covered 32,800km (20,400 miles). Less than 4000km (2500 miles) later, the DB7 returned to the dealership on 30 November 2016 for a new inspection and to be cleaned, for a total of more than 1600 Swiss francs. It is now showing less than 38,000km (24,000 miles) and is, quite simply, in exceptional original condition. The paintwork, which is undoubtedly original, is superb and retains its original shine, while the interior has been superbly preserved. The green and white leather is magnificent, the headlining faultless and the wood veneers unblemished. This Aston Martin DB7 Vantage, probably the finest one now on sale, will satisfy the most demanding of enthusiasts.



2004 – FERRARI 575 MARANELLO PACK HGTE

100 000 / 120 000 €

Lancée en 1996, après la ligné des Testarossa à moteur central arrière, la Ferrari 550 Maranello marque le retour de Ferrari au moteur V12 placé à l'avant pour sa berlinette la plus performante. La 550 Maranello évoluera en 2002 pour devenir la 575 M, sur laquelle le moteur est poussé à 5.7L de cylindrée pour développer 515 chevaux, le freinage renforcé et l'intérieur redessiné. Sur ce modèle affûté, la boîte de vitesse séquentielle Magneti-Marelli, de type F1 avec palettes au volant, était proposée pour renforcer le caractère sportif de l'auto en réduisant le temps de passage des rapports. Pour autant, en 2004, face à une concurrence acharnée dans la course à la puissance, Ferrari riposte avec une version encore plus exclusive de son modèle: la 575 Maranello Handling GTC. La présentation et l'équipement de cette série spéciale typée circuit comprend les phares au xénon, des jantes 19 pouces boulonnées, des freins carbone-céramique, un arceau cage recouvert de cuir, des sièges baquets sport, l'emblème Ferrari brodé sur les ceintures de sécurité, un échappement retravaillé, la boîte F1 et des suspensions raffermiss. Cette version peu diffusée connaîtra également une variante 575M HGTE, quasi identique à ceci près qu'elle n'est pas équipée des freins en carbone mais en acier classique pour plus de polyvalence. C'est précisément ce très rare modèle que nous avons la chance de vous présenter dans cette vente.

Délivrée neuve à la concession Ferrari Ghom de Singen en Allemagne le 20 juin 2003, cette très rare 575M Maranello HGTE a été mise en circulation le 8 avril 2004. Elle est dans une magnifique livrée à la fois chic et sportive, noire, intérieur

cuir noir avec moquettes assorties, jantes titane 18 pouces avec étriers de freins rouges, complétée par les macarons d'ailes Ferrari en métal émaillé. La voiture est en excellent état général et son équipement complet du plus bel effet. Dotée de feux xénon, d'un arceau entièrement recouvert de cuir, de sièges baquets avec coque en carbone et emblèmes Ferrari brodés sur les harnais de sécurité, ainsi que d'une multitude d'inserts en carbone dans l'habitacle, dont volant, contre-portes, palettes au volant, fonds de compteurs, le tout associé à un pédalier alu, la voiture invite ainsi à la conduite sportive sans oublier l'esthétisme. La ligne de l'auto est d'ailleurs très avantageusement mise en valeur par certains éléments de carrosserie qui sont recouverts de carbone, à savoir poignées de porte, trappe à essence, gicleurs de lave-glace, lame de parebrise et becquet arrière. Cet assortiment résolument dynamique permet de profiter pleinement de la suspension raffermiss spécifique à cette version et de l'échappement Fuchs qui a été installé. Argument supplémentaire si il en fallait un : cette 575 M HGTE a toujours été entretenue comme en atteste son carnet d'entretien et sort d'une révision incluant le remplacement de la courroie de distribution chez Ferrari Sausheim. Elle sera en outre livrée avec sa trousse à outils, ses doubles de clés et tous ses carnets ainsi que ses deux silencieux d'origine. De par sa configuration, son kilométrage raisonnable et son estimation attractive pour une série spéciale d'un modèle finalement déjà peu répandue (2548 Ferrari 575M produites), c'est un exemplaire tout à fait exceptionnel que nous vous proposons. Une GT belle, performante, aggressive et dont le statut d'icône est unanimement reconnu.

Une rare version HGTE encore plus sportive que la 575M
La livrée la plus exclusive d'une Ferrari de route
Un exemplaire dans un superbe état de conservation

*A rare HGTE version, with improved performance over the 575 M
Highly exclusive paintwork and trim for a roadgoing Ferrari
In superb condition*

Carte grise française / French registration papers
N° de châssis / Chassis number : ZFFBT55B000131566
Kilométrage au compteur: 59 000 km
Recorded mileage: 36,661 miles (59,000 km)
Motorisation : V12 - 5 748 cm³ – 515 ch
Engine: V12 - 5748 cc – 515 bhp





Launched in 1996, following the rear mid-engined Testarossa models, the Ferrari 550 Maranello signalled Ferrari's return to a front-mounted V12 for its most powerful coupé. Once again, its beautiful lines were penned by Pininfarina. In 2002, the 550 Maranello was developed to become the 575 M: the engine was enlarged to 5.7 litres to produce 515 bhp, the brakes were uprated and the interior redesigned. On this highly-developed model, Magneti-Marelli's F1-type sequential gearbox, with paddle shifters on the steering column, was offered to strengthen the sporting character of the car and to reduce shift times. Nonetheless, faced with intense competition and a race for ever greater power, Ferrari struck back in 2004 with an even more exclusive version, the 575 Maranello Handling GTC. This track-oriented special model featured xenon headlamps, split-rim wheels, carbon ceramic brakes, a leather-covered roll cage, race-style bucket seats, the Ferrari emblem sewn onto the seat belts, a re-worked exhaust system, the F1 gearbox and stiffened suspension. Alongside this version – sold in limited numbers – the 575 M HGTE version was also offered: it was almost identical, except that it was fitted with conventional steel brakes rather than carbon ceramics for improved all-round use. It is this extremely rare model that we are fortunate to offer in this auction.

Delivered new to the Gohm Ferrari dealership at Singen in Germany on 20 June 1993, this exceedingly rare 575M Maranello HGTE was first registered on 8 April 2004. Both elegant and sporting, it is magnificently finished in black paintwork with a black leather interior and matching carpets, and fitted with 18-inch titanium wheels with red brake callipers, set off by enamelled Ferrari shields on the wings. The car is in excellent overall condition and its comprehensive equipment is particularly attractive. Equipped with xenon headlamps, bucket seats with carbon shells and Ferrari emblems sewn onto the seat belts, as well as a host of carbon-fibre inserts inside the car – including the steering wheel, door cards, paddle shifters and instrument faces – and an aluminium pedal set, the car begs to be driven hard, yet remains a pleasure for the eyes. The car's styling is brought out all the more by the body parts finished in carbon-fibre: the door handles, fuel flap, screenwash nozzles, windscreen trim strip and rear spoiler. With a clear focus on dynamics, this equipment allows the driver to make the most of the stiffened suspension unique to this model and the Fuchs exhaust which has been fitted. As if further justification were needed, this 575 M HGTE has been regularly maintained, as its service booklet confirms, and has just undergone a major service, including the replacement of the timing belt, by Ferrari Sausheim. In addition, it will be supplied with its toolkit, two sets of keys, service booklets and the two original exhaust silencers.

Its specification, reasonable mileage and attractive price estimate for a special series of a model itself produced in limited numbers (2548 Ferrari 575M's were built) make the car we are offering an outstanding example. A GT which is beautiful, powerful and aggressive, and which is universally recognised as an icon.







185

1988 - PORSCHE 911 3.2 G50

45 000 / 55 000 €

La version 3.2 incarne la résurrection de la 911. Concurrencée au début des années 80 par les versions 928 et 944 à moteur avant, la 911 est menacée de disparaître. Elle doit alors son maintien au catalogue de la marque à la nomination en 1981 de Peter W. Schutz à la tête de Porsche AG. Ainsi, au Salon de Francfort 1983 est présentée la Porsche 911 3.2 qui doit redorer le blason du modèle. Pour y parvenir, elle bénéficie d'un moteur entièrement retravaillé, équipé des dernières évolutions technologiques comme la nouvelle injection Motronic, qui développe 231 chevaux. Le sigle Carrera, synonyme de victoire pour Porsche quelques décennies plus tôt, est de nouveau d'actualité. La recette fonctionne si bien que la 911 redevient le fer de lance de la marque de Stuttgart. Principale nouveauté sur ce modèle à partir de 1987, la boîte de vitesses G50 fournie par Getrag apporte un net progrès en confort de conduite. Plus rapide et précise, elle dispose aussi d'une commande d'embrayage hydraulique qui facilite les changements de rapports. Les 911 3.2 G50 sont reconnaissables à leur bandeau arrière réfléchissant intégrant les feux AR antibrouillard et l'inscription PORSCHE en rouge.

Notre exemplaire a reçu sa première immatriculation le 13 octobre 1988 chez Sonauto dans les Alpes-Maritimes, département où elle demeurera et sera régulièrement entretenue. Créditée de 182 800 km à ce jour, cette voiture possède un dossier très complet avec ses contrôles techniques et copies de cartes grises, son carnet d'entretien de substitution retraçant l'ensemble des travaux effectués depuis 2002. Au cours de son existence, cette Porsche a vu sa pompe à essence, son maître-cylindre, ses pneus, ses soufflets de cardan ou encore son alternateur remplacés. Sa peinture de couleur blanc Grand Prix d'origine a été refaite il y a quelques années et présente un magnifique éclat. Au même titre que sa sellerie en cuir restaurée en novembre 2013 dans sa couleur bordeaux originelle. Cette Porsche présente également de nombreuses options d'origine (jantes Fuchs 16 pouces, essuie-glace arrière, pare-brise teinté, toit ouvrant), ainsi qu'une paire de phares longue portée, son double des clés, sa pochette en cuir avec l'ensemble des carnets et son poste radio Blaupunkt d'origine. Son dernier entretien (vidange) remonte à juillet dernier. Lors de son essai, cette Porsche a fait honneur à sa réputation et révélé un comportement routier tout à fait enthousiasmant.

Vraie 911
Fiabilité légendaire
Exemplaire en parfait état général

*A real 911 which is still affordable
Legendary reliability
Perfect overall condition*

Carte grise française / French registration papers
Moteur 6 cylindres à plat de 3164 cm³ développant 231 chevaux
à 5900 tr/m
Flat-six engine – 3164cc, producing 231bhp at 5900rpm





The 3.2-litre version marked the resurrection of the 911. Facing competition at the start of the 1980s from the front-engined 928 and 944 models, the 911 was threatened with extinction. It owed its continued presence in the manufacturer's range to the appointment in 1981 of Peter W. Schulz as head of Porsche AG. Presented at the 1983 Frankfurt Motor Show, the Porsche 911 3.2 would restore the image of the model. To do this, it was fitted with a comprehensively revised engine, which benefitted from the latest technical developments, such as the new Motronic fuel injection system, and developed 231bhp. The 'Carrera' appellation, synonymous with victory for Porsche several decades earlier, made its return. The recipe proved so successful that the 911 once again became the leading model for the Stuttgart manufacturer. The key change to the car from 1987 was the fitment of the G50 gearbox, supplied by Getrag, which was much more comfortable to use. Quicker and more precise, it also had a hydraulically operated clutch, which made for much easier gearchanges. The 911 3.2 G50 models can be recognised by the reflective strip at the rear, incorporating the rear foglamps and the PORSCHE name in red.

The model we are offering for sale was first registered on 13 October 1988 by Sonauto in the Alpes-Maritimes, the département where it remained and was regularly maintained. Understood to have covered 182,200km (113,200 miles) to date, the car has a very comprehensive history file, including the safety inspection certificates, copies of its registration papers and a replacement service booklet showing all the work carried out since 2002. During its lifetime, the Porsche has had its fuel pump, master cylinder, tyres, universal joint gaiters and alternator all replaced. It was resprayed in its original Grand Prix White a few years ago, and the paintwork has a magnificent shine. The leather upholstery was restored in November 2013 in its original Bordeaux red and looks just as splendid. This Porsche has several options from new (16-inch Fuchs alloy wheels, a rear screen wiper, a tinted windscreen and a sunroof), as well as a pair of long-range driving lights, both sets of keys, its leather document wallet with a full set of manuals, and its original Blaupunkt radio. Its last service and oil change was carried out last July. During our road test, this Porsche lived up to its reputation and was a real pleasure to drive.



186

1996 - BMW M3 GT E36

38 000 / 48 000 €

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-Würtemberg, à la frontière de l'Alsace.

L'auto est accompagnée de sa pochette en cuir contenant tous ses carnets 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 177 000 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.

Un vrai collector dans l'histoire de BMW
Exemplaire très bien entretenu
Carnet d'entretien d'origine

*A truly collectable model in the history of BMW
Much sought after limited series
Original service records*

Carte Grise Française / Registration : French papers
Kilométrage / Distance covered : 177 000 Km au compteur
Motorisation : Six cylindres en ligne, 2 990 cm3
Engine : Straight six, 2 990 cc
N° de châssis / Chassis N° : WBSBF99040EA40286





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 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 Märtin 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, 177 000 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.



187

2000 - BMW Z3 2,2

14 000 / 18 000 €
sans réserve / no reserve

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

Notre modèle est équipé du 6 cylindres 2,2 litres développant 170 chevaux. Sorti en 2000, il a bénéficié du restylage intervenu l'année précédente. Mais surtout il se distingue par une peinture couleur bleu lagon tout à fait inédite, fruit de la personnalisation voulue par son propriétaire. Ce travail parfaitement exécuté s'accompagne d'un intérieur (sellerie, tableau de bord et volant) habillé d'un superbe cuir deux teintes (bleu lagon et blanc) en superbe état. Les moquettes (bleu lagon également), la capote blanche et les jantes en alliage de couleur noire complètent parfaitement cet ensemble très exclusif. La voiture a une allure folle ! Son carnet d'entretien témoigne d'un entretien régulier, qui plus est, cette Z3 au tempérament très affirmé (tant mécanique qu'esthétique) affiche un kilométrage d'origine de 41 400 km extrêmement faible. Voilà donc une opportunité rare de repartir au soleil avec une voiture décalée, performante et très abordable.

La voiture de James Bond
Superbe présentation
Teintes exclusives
Seulement 41 400 km d'origine

*James Bond's car
Superb condition
Exclusive colour scheme
Only 41,400km (25,700 miles) from new*

Châssis n° / Chassis number : WBACN110X0LL59001
Moteur 6 cylindres 2,2 litres / Engine: 6-cylinder, 2.2-litres





After the Z1 roadster introduced at the end of the 1980s, BMW conceived a new more affordable version of it, primarily intended for the North American market, which was keen on this type of car. The Z3 roadster came into being and went on to enjoy a successful career. In 1995, the first four-cylinder versions – a 1.8i developing 115bhp and a 1.9i producing 140bhp – went on sale, backed by a promotional campaign which was as powerful as it was surprising, as the Z3 was none other than James Bond's latest ride in his most recent film Goldeneye. The neo-retro lines of BMW's roadster, designed by Joji Nagashima, were one of its strong points. Nagashima drew his inspiration from the legendary 507 roadster, borrowing its side grilles in the front wings and giving his design a look which was at once finely wrought and muscular. The Z3 proved so successful that BMW wasted little time in taking the car up-market, installing six-cylinder engines ranging from 2 to 3.2 litres in the case of the M version. The model we are offering for sale has the 2.2-litre six-cylinder unit developing 170bhp. Built in 2000, it benefits from the facelift which the Z3 received the previous year. Above all, however, it stands out for its most unusual lagoon blue paintwork, part of the personalised look the owner wanted to achieve. Perfectly carried out, it is combined with an interior (seats, dashboard and steering wheel) covered in a magnificent two-tone leather (lagoon blue and white) which remains in superb condition. The carpets (also in lagoon blue), white hood and black alloy wheels round off the very exclusive appearance of the whole car. It looks quite amazing! Its service book confirms that it has been regularly maintained; moreover, this Z3 with its strong personality (with an engine to go with its looks) has a very low original mileage of just 41,400km (25,700 miles). This is therefore a great opportunity to drive off into the sun in a car which is unusual, quick and highly affordable.



188

2001 - VOLKSWAGEN LUPO GTI

8 000 / 12 000 €

Au début de notre 21^e siècle, Volkswagen règne en maître incontesté sur le marché des autos familiales et le sigle GTI est toujours synonyme d'âme et d'histoire à Wolfsburg. Lorsque Volkswagen décide d'appliquer sa recette au plus petit modèle de sa gamme, les amateurs attendaient le résultat au tournant. La Lupo se voit greffée d'un moteur 1600 cm³ à 16 soupapes, développant la bagatelle de 125 chevaux, et les multiples éléments en aluminium permettent d'abaisser son poids de 110 kilos. Certains y ont même vu la renaissance de l'esprit GTI originel. Pourtant, la petite Lupo GTI ne parviendra pas à trouver son public, notamment à cause d'un prix trop élevé. En effet, pour 16 900 € neuf soit plus de 100 000 Francs à l'époque, la Lupo GTI est chère, trop chère, la faute à des coûts de développement très élevés. La Lupo GTI fait donc partie de ces petites autos mal-aimées lors de leur sortie, que les amateurs de GTI et de Youngtimer n'ont absolument pas oublié et dont la production est restée très limitée.

L'exemplaire que nous proposons à la vente est de couleur rouge flash, il a été mis en circulation le 27 Février 2001 par les établissements Carnot à Aubière dans le Puy de Dôme. Fait exceptionnel, cette auto est une première main accompagnée de tout son dossier, depuis le bon de commande et la facture d'origine jusqu'à la dernière facture d'entretien datée de fin 2016. Le carnet d'entretien est bien complet et régulièrement tamponné, chaque tampon étant accompagné de la facture qui lui correspond. L'auto a toujours été entretenue par le garage qui l'a vendue neuve. Elle est munie de jantes alliage, de l'ESP, du volant sport en cuir, de quatre freins à disque, de sa housse d'origine et de son double de clés. La voiture affiche un kilométrage d'un peu plus de 43 000 kilomètres bien évidemment certifié et se présente dans un état de conservation bluffant. Les Lupo GTI se font de plus en plus rares en bon état, leur prix ne cesse de suivre la nostalgie croissante qu'évoque l'esprit GTI. Notre exemplaire, doté d'un historique limpide et en remarquable état d'origine, est un collector à conserver pour l'avenir, surtout à cette estimation.

1^{ère} main
Etat et kilométrage exceptionnel
Important dossier d'historique

*One owner
Impressive history file
Superb condition and low mileage*

Carte grise française / French registration
Châssis / Chassis : WWWZZZ6EZ1W0031156E10V4
Moteur / Engine : 4 cylindres en ligne - 1 596 cc - 125 cv





The Lupo we are offering for sale is painted in flash red, delivered by the Carnot Garage in Aubière, Puy-de-Dôme, on 27th February 2001. This car remained in the same hands since the original delivery and is accompanied with a full dossier, from the original bill of sale to the last service bill from 2016. The service book is also complete and regularly stamped. The car has always been maintained in the same garage since new. It is equipped with leather steering wheel, ESP, alloy wheels, four disc brakes, slipcover and two keys. The car shows a few more than 43.000 kilometers, certified of course, and remains in an astonishing state of work. Lupo GTI in such condition and with this dossier are very difficult to find nowadays. It has become a true collector to keep for the future, especially at this price.



189

1994 - PEUGEOT 309 GTI 16

12 000 / 18 000 €

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

Immatriculé pour la première fois en 1994, notre modèle a été détenu par son premier propriétaire pendant près de 22 ans. Toute au long de sa vie, cette 309 GTI 16 a bénéficié d'un entretien soigné et régulier tant sur le plan des éléments mécaniques et électriques qu'esthétiques. Le très important dossier de facture qui accompagne la voiture atteste également d'une révision conséquente effectuée en 2001, avec dépose du bloc moteur/boîte,

réfection complète des arbres à cames et de la culasse, remplacement de tous les joints et changement de l'embrayage. Depuis, la voiture a parcouru moins de 60.000 km. Le propriétaire actuel en fait l'acquisition en février 2016 et procède au renouvellement de la pompe à eau, des maitres-cylindres et de la distribution. Carrossier de profession, celui-ci redonne à sa nouvelle acquisition sa beauté originelle grâce à un important travail de carrosserie parachevé par une peinture couleur bleu Miami d'origine du plus bel éclat. Son futur propriétaire appréciera également l'habillement intérieur en parfait état, à l'instar des sièges baquets refaits (hérités à l'époque de la 405 MI 16). Cette 309 GTI offre l'avantage d'avoir été une 1ère main jusqu'en février 2016. Son très bel état mécanique et esthétique est rarissime pour un tel modèle, dont on sait que la plupart n'a pas été ménagée et rarement aussi bien entretenue. Le souvenir impérissable que la 309 GTI 16 a laissé dans la mémoire des ados de l'époque en font aujourd'hui l'une des youngtimers les plus recherchées.

Entretien mécanique exemplaire
Peinture bleu Miami de belle facture
Youngtimer recherchée

*Exemplary mechanical service history
Excellent Miami Blue paintwork
Sought-after modern classic*

Carte grise française / French registration papers
Moteur 4 cylindres, 1905 cm³, 16 soupapes,
développant 160 chevaux à 6500 tr/min
4-cylinder engine with 16 valves – 1905cc,
producing 160bhp at 6500rpm





Within the GTI family, the 309 GTI 16 represents the ultimate evolution in the range offered at the time by Peugeot. Its engineers had no hesitation in installing the engine from the 405 Mi 16 under the bonnet of the 309. Boosted by its 160 horsepower, which took it from 0-100kph (62mph) in less than eight seconds and enabled it to exceed 220kph (137mph), this new roadgoing 'rocket' shot to the lead among the GTIs in their heyday, with acceleration from a standing start and through the gears which could even rival some German sports cars.

First registered in 1994, the car we are presenting remained with its first owner for nearly 22 years. Throughout the car's life, the mechanical and electrical components and bodywork of this 309 GTI 16 have all been regularly and carefully maintained. The substantial invoice file with the car also shows that a major service was carried out in 2001, when the engine and gearbox were removed, the cylinder head and camshafts overhauled, all the gaskets changed, and the clutch replaced. Since then, the car has covered less than 60,000km (37,000 miles). The current owner acquired the car in February 2016 and replaced the water pump, master cylinders and timing gear. A professional car body repairer, he restored his newly acquired car to its original beauty, carrying out substantial work on the body, completed by a brilliant respray in its original Miami Blue. The car's new owner will also appreciate the perfect interior trim and retrimmed bucket seats (inherited at the time from the 405 Mi 16). This 309 GTI has the advantage of having had a single owner until February 2016. Its excellent bodywork and mechanical condition is extremely rare for a model such as this, most of the cars having been driven hard and rarely looked after so well. The Peugeot 309 GTI 16 left a lasting mark in the memory of teenagers of the period, making it one of the most sought-after modern classics today.



190

1983 - LANCIA BETA 2000IE

8 000 / 12 000 €

Lancée en 1972, la Beta est la première Lancia à voir le jour après la reprise de la marque par le groupe Fiat en 1969. Il s'agit d'une berline dont la dénomination reprend celle de l'une de ses illustres devancières de 1909. Fidèle à la tradition de la marque, la gamme Beta s'enrichit d'une version Coupé présentée un an plus tard au Salon de Francfort. Il s'agit d'un 2+2 dont les lignes sont l'œuvre de Pietro Castagnera (designer de la marque déjà auteur du Coupé Fulvia). Le Coupé Beta héritera des différentes motorisations de la berline (1400, 1600, 1800 et 2000), ainsi que de ses organes de freins, de suspensions et de sa boîte de vitesses. Après un premier restylage intervenu en 1978, la version finale est adoptée en 1981, en même temps que l'injection électronique Bosch sur le moteur 2000 qui revendique 122 chevaux. Le Coupé hérite de la nouvelle calandre Lancia inspirée des modèles d'antan, et d'une multitude de détails esthétiques qui tendent à rendre plus jeune ce modèle déjà vieux de dix-huit ans. A l'instar d'un spoiler avant et d'un becquet sur la malle arrière. La production de la Lancia Beta (toutes versions) sera stoppée en 1984. Notre Coupé fait donc partie des derniers commercialisés et constitue un investissement des plus raisonnables pour une ligne élégante à l'italienne et une mécanique pétillante.

Propriété d'un passionné de compétition, la splendide Lancia Beta 2000ie que nous présentons à la vente a été immatriculée pour la première fois le 25 Août 1983. Cette auto présente l'intérêt indéniable de n'avoir qu'un propriétaire entre 1991 et 1995, ainsi qu'un deuxième entre cette date et 2010, date d'achat par l'actuel propriétaire. Son histoire bénéficie d'une certaine stabilité sur près de 27 ans. Entièrement préparée par son actuel propriétaire, cette voiture a été mise aux célèbres et si esthétiques couleurs de l'écurie Martini. La voiture a été équipée de nombreuses pièces de compétition, notamment deux baquets Sabelt avec harnais de sécurité et un arceau de sécurité Sabelt de type 713. Son propriétaire actuel a lui-même effectué l'entretien de cette Lancia. La courroie de distribution, l'embrayage, le joint de culasse et les plaquettes de frein ont été remplacés. Cette voiture a participé à de nombreuses compétitions historiques régionales depuis 2010. Elle se présente aujourd'hui en bon état de conservation. Son comportement sur la route est très volontaire, sûr et tout à fait unique. L'auto ne demande qu'à être emmenée dans ses retranchement, tout en restant sereine sur le bitume. Il ne tiens qu'à vous d'en profiter, pour un tarif tout à fait attractif.

Peu de propriétaire en 25 ans
Superbe préparation
Voiture entretenue et en bon état

*Few owners over 25 years
Superbly prepared for competition
Well maintained and in good condition*

Carte grise Française / French registration papers
Châssis / Chassis : ZFFYD25B000075194
Moteur 4 cylindres de 1995 cm3 développant 122 chevaux
4-cylinder engine -1995cc, producing 122bhp





Launched in 1972, the Beta was the first Lancia to emerge after the marque was taken over by Fiat in 1969. A saloon, it took its name from one of its illustrious predecessors from 1909. True to the firm's tradition, a Coupé version was added to the range and presented a year later at the Frankfurt Motor Show. It was a 2+2, whose styling was the work of Pietro Castagnera (the designer for the marque, who had already styled the Fulvia Coupé). The Beta Coupé inherited the different engines from the saloon (1400, 1600, 1800 and 2000), as well as its brakes, suspension and gearbox. After a first facelift in 1978, the final version appeared in 1981, and at the same time Bosch fuel injection was introduced on the 2000 engine, which now boasted 122bhp. The Coupé received Lancia's new radiator grille, inspired by its models from the past, as well as a wealth of cosmetic changes intended to rejuvenate the car, which was already nearly ten years old. These included spoilers at the front and on the rear boot lid. Production of all versions of the Lancia Beta came to an end in 1984. 'Our' Coupé is therefore one of the last cars to have been sold and represents a very modest investment for such elegant Italian styling and so sparkling an engine.

Owned by a motorsport enthusiast, the splendid Lancia Beta 2000ie we are presenting at this auction was first registered on 25 August 1983. It is undoubtedly of interest in that it had only one owner from 1991 to 1995, and a second from then until 2010, when it was purchased by its present owner. The car has thus enjoyed considerable continuity of ownership over nearly 27 years. Fully prepared for competition by its current owner, the car has been decorated in the famous and very attractive colours of the Martini racing team. It has been equipped with numerous competition parts, including two Sabelt bucket seats with racing harnesses and a Sabelt type 713 roll cage. The current owner has personally taken care of the maintenance of this Lancia. The timing chain, clutch, head gasket and brake pads have all been replaced. Since 2010, the car has taken part in many regional historic motorsport events, and today it is presented in well-preserved condition. Its handling is safe and responsive, and the car is quite unique. It asks only to be driven hard, all the while remaining surefooted on the road. It is only up to you to make the most of it, and all for a most attractive price.



191

PEUGEOT 205 GTI « YOUNGCAR »

5 000 / 10 000 €

Pour concurrencer la Volkswagen Golf GTI, véritable instigatrice de la lignée des GTI, Peugeot dévoile la 205 GTI 1.6 au salon de Genève 1984. L'année suivante, le sacre de la Peugeot 205 Turbo 16 en championnat du monde des rallyes assoie définitivement l'image de la 205 GTI. Homogène, performante et vendue à un prix abordable, elle fait l'unanimité auprès des journalistes et des passionnés. La voiture offre des performances de premier plan et un caractère réellement sportif capables de rivaliser avec les GT plus puissantes et prestigieuses du moment.

L'exemplaire que nous présentons est une étonnante 205 GTI équipée pour le F2000, propriété de la revue Youngtimers qui nous accorde le plaisir de proposer cette auto à la vente. Après un déblaxonnage complet et renforcement de la caisse, cette auto a été entièrement préparée pour répondre aux exigences de la catégorie F2000. Les trains avant et arrière sont ceux d'une 309 GTI, les quatre freins à disque sont munis de doubles maitres-cylindres avec répartiteur, les étriers avant sont des Brembo 4 pistons avec plaquettes

Carbone Lorraine. Le moteur est un bloc 1.9 litres muni de deux carburateurs double corps Weber 45. Il est accouplé à une boîte de vitesse BE3 provenant d'un modèle 1.6 litres, cette boîte est munie d'une tringlerie Uniball. Enfin, la voiture est équipée de deux sièges baquets avec harnais et arceau, tous validés par les commissaires techniques. Cette vaillante 205 a fait briller les couleurs de la revue Youngtimers entre les mains d'Alexandre Faucher et de François-Xavier Basse, rédacteur en chef de la revue au cours de la saison 2017, notamment à Dijon, Charade, Nogaro, Val-de-Vienne et Magny-Cours. Ces victoires ont classé cette 205 1ère de la Yougtimer GTI Cup de l'Historic Tour en catégorie F2000. Véritable vedette de la revue où elle est apparue régulièrement, cette stupéfiante 205 GTI est vendue avec son passeport F2000 et un deuxième bloc 1.6 à restaurer. Remarquablement préparée pour la course, dotée d'un solide palmarès, connue de la communauté des amateurs et mascotte d'une revue que l'on ne présente plus, cette 205 a le devoir de vous séduire en tant que passionné de Youngtimers.

Authentique voiture de course
Mascotte du magazine *Youngtimer*
Championne de sa catégorie cette année

*A genuine racing car
Mascot of the magazine Youngtimers
Winner of its category this year*

Passeport Technique FFSA valide





To compete with the Volkswagen Golf GTI, which was the real originator of the GTI category, Peugeot unveiled the 205 GTI 1.6 at the 1984 Geneva Motor Show. The following year, the consecration of the Peugeot 205 Turbo 16 in the World Rally Championship firmly established the 205 GTI's reputation. A strong all-rounder with great performance and affordably priced, it was a hit with journalists and enthusiasts alike. The car offered first-rate performance and a truly sporting temperament which could rival more powerful and prestigious GTs of the day.

The model we are presenting is a remarkable 205 GTI equipped for F2000 racing that belongs to the magazine Youngtimers, which has kindly entrusted the car to us for sale. After the bodyshell was stripped back completely and strengthened, the car was fully prepared to meet the requirements of F2000. The front and rear suspension come from a Peugeot 309 GTI, the four disc brakes are fitted with dual master cylinders and a control valve, while the front calipers are four-piston Brembos with 'Carbone Lorraine' pads. The engine is a 1.9-litre unit, fitted with two twin-barrel Weber 45 carburetors. This is mated to a BE3 gearbox from a 1.6-litre model with a Uniball linkage kit. Lastly, the car is equipped with two bucket seats with safety harnesses and a roll cage, all approved by the scrutineers. This valiant 205 proudly carried the flag for Youngtimers magazine in the hands of Alexandre Faucher and François-Xavier Basse, the magazine's editor-in-chief, during the 2017 season, notably at Dijon, Charade, Nogaro, Val-de-Vienne and Magny-Cours. These victories took the 205 to first place in the F2000 category in the Historic Tour Youngtimer GTI Cup. The real star of the magazine, in which it made regular appearances, this astounding 205 GTI will be sold with its F2000 passport and a second 1.6 engine to be rebuilt. Remarkably well prepared for racing and with a strong record in competition, known to the enthusiast community, and the mascot of a magazine which needs no introduction, this 205 must surely win you over as a fan of modern classics.



192

1995 - RENAULT CLIO WILLIAMS 2.0

12 000 / 16 000 €

En 1993, durant le célèbre Tour de Corse, la Renault Clio Williams est présentée. Elle fera l'effet d'une véritable bombe à l'époque. De par sa couleur bleu nuit et son nom, elle fait bien évidemment référence à Franck Williams et à son écurie de Formule 1, lui conférant une image indéniablement sportive. Elle est une série limitée reprenant l'essentiel de la Clio 16S, et dont le moteur spécifique 2.0 litres développe 10 chevaux de plus pour une puissance totale de 150 chevaux. Elle bénéficie également d'une présentation plus exclusive avec peinture, autocollants et jantes Speedline Gold rien que pour elle, ainsi qu'un intérieur spécifique avec sellerie griffée du célèbre « W ». Longtemps délaissée et souvent maltraitée par ses propriétaires, la Clio Williams a récemment fait l'objet d'une redécouverte. Elle figure désormais en bonne place au panthéon des youngtimers.

Notre Williams a été mise en circulation le 12 Décembre 1995 en Espagne. Il s'agit donc d'un exemplaire de la seconde phase. Celui-ci se présente en bon état cosmétique et mécanique. La peinture de cette voiture est neuve et lui offre un superbe éclat. A cette occasion, les jantes ont également été repeintes, les pneus sont neufs, tout comme le système de freinage. L'intérieur quant à lui est très beau et bien préservé, les sièges sont toujours confortables et très enveloppants. La plage arrière est toujours présente et d'origine puisqu'elle est toujours équipée du fameux porte-costume. Arrivée récemment en France, cette auto était dans les mêmes mains depuis 2009 et présente un kilométrage intéressant de tout juste 120.000 kilomètres, ce qui est très raisonnable. Cette Clio Williams mérite que l'on s'y attache et qu'on l'entretienne comme une vraie voiture de collection. Elle saura alors vous procurer des sensations uniques !

L'héroïne de toute une génération
Youngtimer recherché
Belle présentation

*The hero for an entire generation
Sought-after modern classic
Well-presented*

Carte grise française
Châssis : VF1C57M0512619688
Moteur / Engine : 4 cylindres en ligne
Cylindrée / Capacity : 1998 cc – 150 ch





It was in 1993, during the famous Tour de Corse rally, that the Renault Clio Williams was introduced, creating a real bombshell at the time. Its name and dark blue livery were an obvious reference to Frank Williams and his Formula 1 team, giving the car an indisputably sporting image. It was a limited-edition model, largely based on the Clio 16S, but with its 2-litre engine specifically developed to produce an extra 10 bhp, giving a maximum output of 150 bhp. It also had a more exclusive finish, with unique paintwork, stickers and Speedline Gold alloy wheels, as well as its own interior trim with the famous 'W' logo on the seats. Long neglected and often abused by its owners, the Clio Williams has recently been re-discovered and now features prominently among the leading modern classics.

Our Williams was first registered in Spain on 12 December 1995, making it a phase 2 model. The bodywork and mechanical components are in good condition, while the paintwork is new and has a beautiful shine. At the same time, and to complete its reconditioning, an anti-corrosion treatment was applied to the underbody and the alloy wheels were repainted. The tyres and braking system are new. The interior is very attractive and has been well preserved; the seats remain comfortable and wrap round well. The rear parcel shelf is still in place and is the original part, fitted with the famous suit-carrier. The car has recently arrived in France, after having the same owner since 2009; it has an attractive total mileage of just 75,000 miles (120,000 km), which is very reasonable. This Williams will provide you with a unique experience!



193

1988 - RENAULT SUPER 5 GT TURBO

10 000 / 15 000 €

Face au succès des versions GTI de Peugeot et Volkswagen qui se livrent à l'époque une concurrence acérée, la marque au losange a lancé en 1976 la R5 Alpine qui, malgré ses nombreux atouts, ne parvient pas à se révéler l'égale de ses rivales. Renault décide alors de réagir et de faire bénéficier de son expérience du turbocompresseur acquise en compétition celle qui va avoir la difficile mission de succéder à la très charismatique R5. Ainsi naîtra la Super 5 GT Turbo. Sur le plan esthétique, Marcello Gandini, à qui l'on doit le dessin de la Lamborghini Countach, est parvenu à moderniser les lignes de la R5 tout en conservant l'essentiel. La GT Turbo version Coupe sera la première à être présentée au public lors du Salon de Paris 1984. Puis, la version de série sera commercialisée en janvier 1985. Equipée du moteur Cleon 4 cylindres de 1,4 l alimenté par un carburateur Solex simple corps et un turbo Garret T2, la Super 5 GT Turbo affiche 120 chevaux, passe de 0 à 100 km/h en 8"4 et atteint 204 km/h. Des performances et un tempérament qui lui permettent désormais de contester la suprématie des GTI.

Notre exemplaire date de 1988 et se présente comme la phase 2 du modèle pourvue de nouveaux boucliers peints couleur carrosserie, du lettrage GT Turbo sur les bas de caisse, tandis que le liseré rouge a disparu pour mieux se démarquer de sa rivale 205. Les jantes de 13 pouces proposent un nouveau dessin à 5 branches et un becquet a gagné le haut du hayon. Cette voiture a été vendue neuve par la Concession Renault de Perpignan à son propriétaire qui l'a conservée jusqu'en février 2016. Son dernier acquéreur, carrossier de métier, lui a prodigué tous ses talents et appliqué une superbe peinture de couleur bleu lumière originelle avec démontage de tous les ouvrants. L'intérieur a également été refait avec un soin tout particulier pour les baquets d'origine. Nous disposons de nombreux documents, dont son carnet d'entretien d'origine tamponné et ses notices dans leur pochette Renault, son certificat de conformité et son bon de livraison d'époque. Trouver une GT Turbo dans un si bel état, un tel historique, parfaitement conforme à l'origine, est rare tant la plupart a été transformée pour la compétition ou par la tuningmania.

Authentique sportive
Superbe état général
Historique rare

*A genuine sports car
Excellent overall condition
Clear history*

Carte grise française / French registration papers
Numéro de châssis / Chassis number : VF1C4050501402728
Moteur 4 cylindres de 1397 cm3 turbocompressé développant
120 chevaux
Turbocharged 4-cylinder engine – 1397cc, producing 120bhp





Faced with the success of VW and Peugeot's GTI models, which were locked in battle with each other at the time, in 1976 Renault introduced the R5 Alpine, which - despite its many strengths - could not match its rivals. Renault decided therefore to react and apply the experience of turbocharging which it had acquired in motorsport to the new model which would have the difficult job of succeeding the charismatic R5. And so the Super 5 GT Turbo came about. In terms of its appearance, Marcello Gandini, who was responsible for designing the Lamborghini Countach, succeeded in modernising the look of the R5 while retaining its basic shape. The Cup version of the GT Turbo was the first to be presented to the public at the Paris Motor Show in 1984. The production version then went on sale in January 1985. Fitted with the four-cylinder 1.4-litre Cleon engine fed by a single-barrel Solex carburettor and a Garrett T2 turbocharger, the Super 5 GT Turbo boasted 120bhp; it could accelerate from 0-100kph (62mph) in 8.4 seconds and reach a top speed of 204kph (127mph). Now its performance and temperament allowed it to challenge the supremacy of the GTIs. The model we are offering for sale is from 1988 and is a phase 2 version, fitted with the new body-colour bumpers and GT Turbo script on the sills, while the red pinstripe was dropped to make it stand out more from its rival, the 205 GTI. The 13-inch wheels had a new five-spoke design, while a spoiler was fitted to the top of the tailgate. This car was sold new by the Renault dealership in Perpignan to its first owner, who kept it until February 2016. Its last owner, a professional car body repairer, applied all his expertise to the car and gave it a superb new paint job in its original 'Bleu Lumière' colour after stripping it down completely. The interior was also completely restored, with particular care taken on the bucket seats. We have numerous documents at our disposal, including the original, stamped-up service booklet and the instruction manuals in their Renault wallet, the homologation certificate and original delivery note. To find a GT Turbo in such fine condition and in completely original specification is rare, most of the cars having been converted for competition or customised.



194

1996 - PEUGEOT 106 RALLYE PHASE 2

7 000 / 10 000 €

Succédant à la 104 et destinée à remplacer sa grande sœur 205 comme voiture d'entrée de gamme, la 106 est présentée par Peugeot en septembre 1991. Pour répondre aux attentes de sa clientèle habituée aux lionnes sur-vitaminées, la marque décline également une gamme sportive dont le fer de lance sera la version Rallye sortie en novembre 1993. Baptisée Phase 2, la 106 restylée en 1996 conserve également sa version Rallye qui troque son moteur 1,3l contre un 1,6l fournissant 103 chevaux et davantage de couple. Produite à environ 4300 exemplaires, elle disparaît du catalogue en 1998 après avoir permis à de nombreux jeunes pilotes de s'essayer à la compétition dans le cadre des rencontres Peugeot Sport.

La voiture que nous vous proposons affiche 156 654 km. Elle a bénéficié en août dernier d'une importante révision effectuée dans le réseau Peugeot pour un montant de plus de 2500 euros. La distribution a été changée, les trains avant et arrière refaits, les cardans et amortisseurs remplacés, ainsi que de nombreuses autres pièces qui figurent dans les factures. Elle a également bénéficié d'une peinture dans sa teinte d'origine il y a quelques années et présente un intérieur en excellent état, aussi bien les sièges que les moquettes. Là encore, cette 106 Rallye est une authentique youngtimer, mais aussi une vraie sportive qui s'avère de plus en plus recherchée.

Très bel état général
Authentique sportive
Une 106 Rallye prête à partir

*Very good overall condition
A genuine sports car
Ready to go*

Carte grise française / French registration papers
Châssis / Chassis : VF31CNFWE51598269
Moteur / Engine : 4 cylindres en ligne - 1587 cc - 103 cv





The successor to the 104, and intended to replace its bigger sister the 205 as an entry-level model, the 106 was introduced by Peugeot in September 1991. To meet the expectations of its customers, who were used to having a hotted-up model, the manufacturer also introduced a sporting range, spearheaded by the Rallye version, which came out in November 1993. Known as the Phase 2, the restyled model in 1996 remained available as a Rallye version, but with the 1.3-litre engine replaced by a 1.6-litre unit developing 103bhp and with increased torque. 4300 cars were built, and it was dropped from the range in 1998, after allowing many young drivers to try their hand in competition as part of the Peugeot Sport race meetings. The car which we are offering for sale has a recorded mileage of 156,654km (97,340 miles). It underwent a major service last August in the Peugeot dealer network, for an outlay of more than 2500 euros. The timing gear was changed, the front and rear suspension overhauled, and the shock absorbers and universal joints replaced, together with many other parts which appear in the invoices. It was also repainted in its original colour a few years ago, while the interior (seats and carpets) is in excellent condition. Once again, this is a sporty modern classic which is becoming more and more sought after.





Claude AGUTTES Commissaire-Priseur

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

HÔTEL DES VENTES DE NEUILLY

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

HÔTEL DES VENTES DE LYON-BROTTEAUX

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

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

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

PRÉSIDENT

Claude Aguttes

DIRECTEURS ASSOCIÉS

Hugues de Chabannes
Philippine Dupré la Tour
Charlotte Reynier-Aguttes

ASSOCIÉS

Séverine Luneau
Sophie Perrine
Valérianne Pace

COMMISSAIRE-PRISEUR JUDICIAIRE ET HABILITÉ

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

COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS

Claude Aguttes, Séverine Luneau,
Sophie Perrine, Agathe Thomas

INVENTAIRES ET PARTAGES

Neuilly
Séverine Luneau
01 41 92 06 46
luneau@aguttes.com
Sophie Perrine
01 41 92 06 44
perrine@aguttes.com
Lyon
Agathe Thomas
04 37 24 24 29
thomas@aguttes.com

DÉPARTEMENTS D'ART

ARTS D'ASIE

Neuilly
Johanna Blancard de Léry
01 41 92 06 44
lery@aguttes.com

Lyon

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

ART NOUVEAU ARTS DÉCO

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

Lyon

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

ART PRIMITIF

Neuilly
Philippine de Clermont-Tonnerre
01 47 45 93 08
clermont-tonnerre@aguttes.com

Lyon

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

VOITURES DE COLLECTION AUTOMOBILIA

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

Avec la collaboration de :
Geoffroi Bajiot
bajiot@aguttes.com
Paul-Émile Coignet

BIJOUX - HORLOGERIE

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

*Avec la collaboration
à Neuilly de :*
Éléonore Le Chevalier
01 41 92 06 47
lechevalier@aguttes.com

à Lyon de :

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

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

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

Lyon

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

**CHASSE, MILITARIA,
CURIOSITÉ
NUMISMATIQUE**

Neuilly

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

Lyon

Jennifer Eyzat
04 37 24 24 27
eyzat@aguttes.com

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

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

*Avec la collaboration
à Lyon de :*

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

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

Administration

Cyrille de Bascher
bascher@aguttes.com
Oriane Jurado
jurado@aguttes.com
Mathilde Naudet
naudet@aguttes.com

BAGAGERIE

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

**MOBILIER
ET OBJETS D'ART
TABLEAUX ANCIENS
ARGENTERIE**

Neuilly

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

Administration :

Elodie Beriola
01 47 45 08 18
beriola@aguttes.com

Organisation et coordination :

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

Lyon

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

Administration

Mathilde Naudet
naudet@aguttes.com

VINS ET SPIRITUEUX

Neuilly

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

Avec la collaboration

à Lyon de :
Jennifer Eyzat
04 37 24 24 24
eyzat@aguttes.com

VENTE ONLINE

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

**COMMUNICATION
GRAPHISME**

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

Avec la collaboration de :

Philippe Le Roux
Claire Frébaut
Manon Tezenas du Montcel

PHOTOGRAPHE

Rodolphe Alepuz
alepuz@aguttes.com

Imprimeur :
Corlet - 02 31 59 53 16

ADMINISTRATION ET GESTION

Facturation vendeurs Neuilly-Lyon

Isabelle Mateus
mateus@aguttes.com

Facturation acheteurs Neuilly

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

*Facturation acheteurs
& administration Lyon*

Jade Bouilhac
04 37 24 24 26
bouilhac@aguttes.com

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTES

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

Les acquéreurs paieront, en sus des enchères, les frais suivants :

12% HT + TVA au taux en vigueur soit 14.4 TTC sous 300 000 €

10% HT + TVA au taux en vigueur soit 12 TTC entre 301 000

et 1 000 000 €

8% HT + TVA au taux en vigueur soit 9.6 TTC entre 1 000 001

et 4 000 000 €

6% HT + TVA au taux en vigueur soit 7.2 TTC au delà de 4 000 000 €

Attention :

+ Lots faisant partie d'une vente judiciaire suite à une ordonnance du TGI honoraires acheteurs : 14.40 % TTC

° Lots dans lesquels la SVV ou un de ses partenaires ont des intérêts financiers.

* Lots en importation temporaire et soumis à des frais de 5,5 % à la charge de l'acquéreur en sus des frais de vente et du prix d'adjudication.

Lots visibles uniquement sur rendez-vous

~ Lot fabriqué à partir de matériaux provenant d'espèces animales. Des restrictions à l'importation sont à prévoir.

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

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

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

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

GARANTIES

Conformément à la loi, les indications portées au catalogue engagent la responsabilité de la SAS Claude Aguttes et de son expert, compte tenu des rectifications annoncées au moment de la présentation de l'objet portées au procès-verbal de la vente. Les attributions ont été établies compte tenu des connaissances scientifiques et artistiques à la date de la vente.

L'ordre du catalogue sera suivi.

Une exposition préalable permettant aux acquéreurs de se rendre compte de l'état des biens mis en vente, il ne sera admise aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée. Les reproductions au catalogue des œuvres sont aussi fidèles que possible, une différence de coloris ou de tons est néanmoins possible. Les dimensions ne sont

données qu'à titre indicatif.

Le texte en français est le texte officiel qui sera retenu en cas de litige. Les descriptions en anglais et les indications de dimensions en inches ne sont données qu'à titre indicatif et ne pourront être à l'origine d'une réclamation.

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

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

ENCHERES

Le plus offrant et dernier enchérisseur sera l'adjudicataire.

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

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

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

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

RETRAIT DES ACHATS

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

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

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

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

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

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

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

REGLEMENT DES ACHATS

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

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

Moyens de paiement légaux acceptés par la comptabilité :

- Espèces (article L.112-6 ; article L.112-8 et article L.112-8 al 2 du code monétaire et financier)
 - Jusqu'à 1 000 €
 - Ou jusqu'à 10 000 € pour les particuliers qui ont leur domicile fiscal à l'étranger (sur présentation de passeport)
- Paiement en ligne sur (jusqu'à 1500 €)
<http://www.aguttes.com/paiement/index.jsp>

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

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

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

COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

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

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AUX AUTOMOBILES DE COLLECTION

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

présentation à la vente.

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

La SAS CLAUDE AGUTTES informe les acheteurs que compte tenu de la nature des véhicules proposés à la vente, la plupart des véhicules ont fait l'objet de restaurations. IMPORTANT: il est signalé que les véhicules proposés sont d'une époque où les conditions de sécurité et les performances étaient inférieures à celles d'aujourd'hui et qu'une grande prudence est recommandée aux acheteurs, surtout lors de la première prise en mains. Il est conseillé également, avant toute utilisation, de procéder à une remise en route et d'effectuer toute les vérifications nécessaires (niveaux d'huile, pression pneus, etc) .

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

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

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

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

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

BIJOUX & HORLOGERIE

Ventes en préparation
13 et 14 décembre 2017
Neuilly-sur-Seine
20 décembre
Lyon-Brotteaux



Bague en platine
sertie d'une importante émeraude.

Adjugée 765 000 €^{TTC}

1^{ÈRE} MAISON DE VENTES FRANÇAISE INDÉPENDANTE*
EN 2016 DANS LA CATÉGORIE BIJOUX

(rapport d'activité 2016 du CVV présenté en juin 2017, *sans actionnariat extérieur)

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

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

ARTS DÉCORATIFS DU XX^E - DESIGN - ART CONTEMPORAIN AUTOMOBILES DE COLLECTION

Vente en préparation

10 décembre 2017

Neuilly-sur-Seine - Hôtel Arturo Lopez

Contact Arts Décoratifs et Design, Art Contemporain

Ophélie Guillerot

01 47 45 93 02 - guillerot@aguttes.com

Spécialistes

Charlotte Reynier-Aguttes - Sophie Perrine

Contact Automobiles

Gautier Rossignol

06 16 91 42 28 - rossignol@aguttes.com

DESSINS & TABLEAUX ANCIENS MOBILIER & OBJETS D'ART

Ventes en préparation

19 décembre

Neuilly-sur-Seine

20 décembre

Lyon-Brotteaux

Pour inclure vos lots dans ces ventes,
contactez-nous

Spécialiste

Séverine Luneau

01 41 92 06 46

luneau@aguttes.com

Contact Lyon

Valérienne Pace

04 37 24 24 28

pace@aguttes.com



GRANDS VINS & SPIRITUEUX

Ventes en préparation
6 décembre 2017
Lyon-Brotteaux

19 décembre 2017
Neuilly-sur-Seine



Contact Lyon
Jennifer Eyzat
04 37 24 24 27
eyzat@aguttes.com

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

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







AGUTTES

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