

AGUTTES

A high-angle, close-up photograph of the interior of a vintage Agutte car. The view is from the driver's perspective, looking down at the dashboard and steering wheel. The steering wheel is made of light-colored wood or bone, with a silver Mercedes-Benz star emblem in the center. The dashboard features several round gauges, including a speedometer and a tachometer, with black faces and white markings. The car's body is painted a dark, glossy green, and the interior upholstery is a light tan or beige leather. A side mirror is visible on the left, reflecting a glimpse of the outside world. The overall aesthetic is one of classic luxury and craftsmanship.

AUTOMOBILES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION, AUTOMOBILIA

Samedi 2 juillet 2016
Lyon-Brotteaux



**SOCIÉTÉ DE VENTES AGUTTES
SAS**

CLAUDE AGUTTES
claude@aguttes.com



EXPERT CONSULTANT

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



RESPONSABLE DE LA VENTE

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

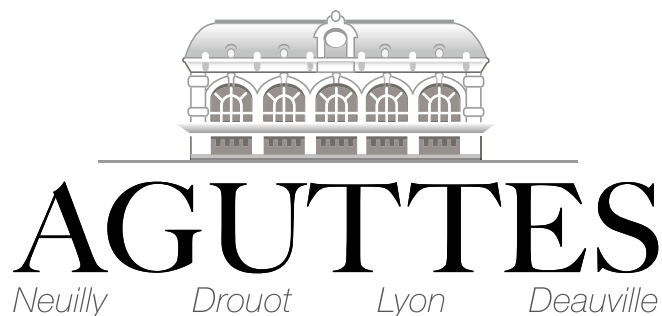


CONTACT ETUDE

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



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



AUTOMOBILES DE PRESTIGE ET DE COLLECTION, AUTOMOBILIA

Samedi 2 juillet 2016

Automobilia à 14h - Automobiles à 18h

Lyon-Brotteaux

Expositions publiques

Jeudi 30 juin 2016 de 10h à 19h

Vendredi 1^{er} juillet 2016 de 10h à 19h

Samedi 2 juillet de 10h à 12h sur rendez-vous

Catalogue et résultats visibles sur www.aguttes.com

Vente en live sur www.drouotlive.com

DrouotLIVE

🐦 @CAguttes

📘 /Aguttes

📷 @aguttes_

Important : Les conditions de vente sont visibles en fin de catalogue

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

EB

10

4

AUTOMOBILIA

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

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

De nombreux objets rentrent dans la catégorie automobilia. Les plus couramment recherchés sont par exemple les plaques de rallye et badges de pilotes (rallyes et compétitions automobiles), les peintures et lithographies sur le thème automobile (Geo Ham, Rob Roy...), tous les objets publicitaires des constructeurs, fournisseurs ou équipementiers, (plaques émaillées, bibendums Michelin, pompes à essence...) et toute documentation ou livre sur l'automobile. Plus largement, l'Automobilia englobe aussi tous les jeux et jouets présentant un lien avec l'automobile comme les voitures à pédales et les miniatures automobiles. Certains objets peuvent atteindre des valeurs très élevées. A l'instar de l'automobile de collection, tout dépend de leur rareté et de l'intérêt historique. De nombreux collectionneurs retracent ainsi l'histoire des marques et de la compétition automobile.»



1



2



3



4



5

5

Lot de 4 miniatures comprenant:

1 Mercedes Benz 300 MARKLIN, en boîte réf:8003, très bon état, 1 Isabella Borgward MARKLIN, en boîte réf:5524/15, très bon état, 1 Porsche 356 MARKLIN (éclats peinture) sans boîte, 1 Mercedes Benz TEKNO (manque pare-brise) en boîte réf:

70 / 100 €



6

1

Lot de 5 miniatures RAMI comprenant :

1 landaulet Packard 1912, en boîte, 1 taxi de la Marne, en boîte, 1 vis à vis De Dion Bouton, en boîte, 1 Hispano Suiza, en boîte, 1 Rochet Schneider Très bon état

50 / 80 €

6

Lot de 5 miniatures comprenant:

Citroën 2 CV Camionnette JRD, sans boîte, très bon état, 1 Citroën Traction JRD, sans boîte, très bon état, 1 Isetta Velam QUIRALU, en boîte, très bon état, 1 Simca Marly break QUIRALU, en boîte, très bon état, 1 Mercedes Benz 300 SL QUIRALU, en boîte, bon état,

70 / 100 €



7

2

Lot de 3 Miniatures en boîtes comprenant:

1 Daimler 1904 LONE STAR, 1 Leyland Hippo coal truck BUDGIE TOYS, 1 MAN tank wagon NUTZFAHRZEUGE

50 / 80 €

7

Lot de 7 miniatures MERCURY comprenant:

1 Alfa Roméo Giulietta, en boîte, très bon état, 1 Alfa Roméo 1900, en boîte, très bon état, 1 Fiat Multipla 600, en boîte, très bon état, 1 Lancia Appia, en boîte, très bon état, 1 Lancia Appia, sans boîte, bon état, 1 Fiat 600, sans boîte, bon état, 1 Fiat Nuova 1100, sans boîte, bon état

100 / 150 €



8

3

Lot de 5 miniatures diverses comprenant :

1 Renault 4 CV sans boîte (éclats), 1 Georges Richard 1902 plastique, 1 Lion Peugeot 1908 plastique, 1 Peugeot 403 cab Solido, 1 Mercedes 190 SL, en boîte, bon état

50 / 80 €

8

Lot de 4 miniatures CORGI TOYS comprenant:

1 Studebaker Golden Haw, 1 tracteur Massey Ferguson (crochet cassé) en boîte, 1 remorque Massey Ferguson, en boîte, bon état, 1 Jaguar 2,4 L, sans boîte (boîte Norev non conforme), très bon état,

70 / 100 €



9

4

Lot de 5 miniatures MATCHBOX LESNEY comprenant:

1 Aston Martin DBR5 (manque pilote) sans boîte, 1 Bentley 1929 LE MANS, en boîte réf: N°5, en bon état, 1 horse bus en boîte réf: N°12, très bon état, 1 moissonneuse Massey Ferguson en boîte réf:N°M5, très bon état, 1 bulldozer Caterpillar en boîte réf: N°K3, très bon état,

50 / 80 €

9

Lot de 4 miniatures CIJ TBE en boîtes comprenant:

-1 camion Renault Europarc Evian réf: 3/94, 1 Volkswagen Coccinelle réf: 3/10, 1 Chrysler Windsor réf:3/15, 1 Mercedes Benz 220 réf : 3/12

100 / 150 €

10

Lot de 5 miniatures CIJ TBE en boîtes comprenant :

1 Peugeot 403 Commerciale (rayures sur le toit) réf: 3/46, 1 Renault 4CV Police réf: 3/49, 1 Panhard Dyna Junior réf 3/3, 1 Renault Dauphine sans boîte.

100 / 150 €

11

Lot de 5 miniatures CIJ TBE en boîtes comprenant :

1 Citroën Ami 6 réf: 3/6, 1 R de Rovin réf: 3/1, 1 Renault Frégate Transfluidr réf:3/52, 1 Renault Dauphinoise réf: 3/68, 1 Renault Savane sans boîte,

100 / 150 €

12

1 ensemble de 10 boîtes vides comprenant:

8 boîtes DINKY TOYS Peugeot 403 réf: 24B, 2 Ford vedette réf 24X, 2 Simca 9 Aronde réf: 24U, Alfa Roméo 1900 réf: 24J, Renault 8 réf :517, NOREV Simca Plein Ciel, FORD Ford Vedette, QUIRALU Rolls Royce.

50 / 80 €

13

Lot de 4 miniatures DINKY TOYS comprenant :

1 Austin Devon, sans boîte réf:40D, bon état sauf éclats, 1 Austin Healey, sans boîte réf: 109, très bon état, 1 Ford Anglia, en boîte réf 155, très bon état, 1 Austin Countryman, en boîte réf:199, très bon état,

80 / 120 €

14

Lot de 4 miniatures DINKY TOYS comprenant :

1 Morris Oxford, sans boîte réf:40G, très bon état, 1 Jaguar XK, sans boîte réf: 157, très bon état, 1 Station Wagon, en boîte réf: 344, très bon état, 1 M.G Midget Sport (éclats), en boîte réf: 108, bon état,

80 / 120 €

15

Lot de 4 miniatures comprenant:

1 Bristol 450 Sport, en boîte réf: 163, très bon état, 1 Packard, en boîte réf: 132, très bon état, 1 Jaguar SS100, sans boîte réf: 38F, très bon état, 1 Rover 75, sans boîte réf 140B, très bon état,

80 / 120 €

16

Lot de 4 miniatures DINKY TOYS comprenant:

1 Standard Vanguard Saloon, en boîte réf: 153, très bon état, 1 Sunbeam Alpine Sports, en boîte réf: 107, très bon état, 1 Studebaker, sans boîte réf: 172, très bon état, 1 Triumph TR 2, sans boîte réf: 105, très bon état,

80 / 120 €

17

Lot de 4 miniatures DINKY TOYS comprenant:

1 Cadillac Tourer, en boîte réf 131, très bon état, 1 Aston Martin DB 3 Sports, en boîte réf: 110, très bon état, 1 Triumph Berline, sans boîte réf: 40B, très bon état, 1 Frazer Nash, sans boîte réf: 38A, très bon état,

80 / 120 €

18

Lot de 4 miniatures DINKY TOYS comprenant :

1 Austin Atlantic, en boîte réf: 106, très bon état, 1 Hudson Commodore Sedan, en boîte réf: 171, très bon état, 1 Ford Sedan, sans boîte réf: 139A, très bon état, 1 De Soto 59 Diplomat, sans boîte réf: 545, très bon état,

80 / 120 €



10



11



12



13



14



15



16



17



19



20



21



22



23

23

Lot de 4 miniatures DINKY TOYS
comprenant:

1 Citroën 2CV, sans boîte réf: 24T, très bon état, 1 Renault 4L, en boîte réf: 518, très bon état, 1 Simca 9 Aronde, en boîte réf: 24U, très bon état, 1 Simca Versailles, en boîte réf: 24Z, très bon état,

80 / 120 €



24

19

Lot de 4 miniatures DINKY TOYS
comprenant :

1 Cunningham C5R Road racer, en boîte réf:133, très bon état, 1 Rolls Royce Silver Wraith, en boîte réf: 150, très bon état, 1 Triumph TR2 avec pilote, sans boîte réf: 111, 1 Studebaker commander, en boîte réf: 24Y, très bon état,

80 / 120 €

24

Lot de 4 miniatures DINKY TOYS
comprenant:

1 Alfa Roméo, sans boîte réf: 24J, très bon état, 1 Citroën Traction, sans boîte réf: 24N, bon état, 1 Lincoln Première, en boîte réf: 532, bon état, 1 Renault 16, en boîte réf: 537, très bon état,

80 / 120



25

20

Lot de 4 miniatures DINKY TOYS
comprenant :

1 Fiat 1200 Grande Vue, sans boîte réf: 531, très bon état, 1 Maserati Sport 2000, en boîte réf: 22A, très bon état, 1 Chrysler New Yorker, en boîte réf: 24A, très bon état, 1 Mercedes Benz Coupé 300 SE, en boîte réf 533, très bon état,

80 / 120 €

25

Lot de 4 miniatures DINKY TOYS
comprenant:

1 Renault Floride (éclats) sans boîte réf: 543, 1 Ford Vedette 54, en boîte réf: 24X, très bon état, 1 Citroën 2CV 1961, en boîte réf: 558, très bon état, 1 Mercedes Benz 190 SL, en boîte réf: 24H, très bon état,

80 / 120 €



26

21

Lot de 4 miniatures DINKY TOYS
comprenant:

1 Chevrolet Corvair, sans boîte réf: 552, très bon état, 1 Ford Vedette 54, en boîte réf: 24X, très bon état, 1 Buick Roadmaster, en boîte réf: 24V, bon état, 1 Fiat 1800 Familiale, en boîte réf: 548, très bon état

80 / 120 €

26

Lot de 4 miniatures DINKY TOYS
comprenant:

1 Simca Sport sans boîte réf: 24S, 1 Simca 9 Aronde, en boîte réf: 24U, très bon état, 1 Citroën Tube 1200 KG, en boîte réf: 25L, très bon état, 1 Cabriolet Ford Thunderbird, en boîte réf: 555, très bon état,

80 / 120 €



27

22

Lot de 4 miniatures DINKY TOYS
comprenant:

1 Peugeot 404 (éclats) sans boîte réf: 553, 1 Plymouth Bélvédère réf: 24D, 1 Simca Vedette Chambord, en boîte réf: 24K, très bon état, 1 Mercedes Benz 230 SL, en boîte réf: 516, très bon état,

80 / 120 €

27

Lot de 4 miniatures DINKY TOYS
comprenant:

-1 Camion cabine jaune benne rouge et sa remorque rouge, sans boîte réf: 25T, très bon état, 1 Vespa 400, en boîte réf: 24L, très bon état, 1 Renault Estafette, en boîte réf: 563, très bon état, 1 Citroën Camionnette

80 / 120 €



28
Lot de 4 miniatures DINKY TOYS
comprenant:
 1 Citroën Traction 11 BL, sans boîte réf:
 24N, très bon état, 1 Peugeot 403 Berline,
 en boîte réf: 24B, très bon état, 1 Citroën
 2CV, en boîte réf: 24T, très bon état, 1
 Bogward Isabella, en boîte réf: 549, très
 bon état,

80 / 120 €



29
Lot de 4 miniatures DINKY TOYS
comprenant:
 1 Peugeot 203, sans boîte réf: 24R, très
 bon état, 1 Citroën DS 19, en boîte réf: 24
 C, très bon état, 1 Ford Taurus, en boîte
 réf/ 559, très bon état, 1 Simca 1000, en
 boîte réf: 519, très bon état,

80 / 120 €



33
Lot de 6 miniatures comprenant:
 1 Peugeot 403 Cab SOLIDO BE, 1 Renault
 Floride SOLIDO état d'usage, 1 Berliet
 TRIGANO Stradair SOLIDO réf 4/67 état
 d'usage, 1 Citroën HY Poste J.R.D TBE,
 1 Renault 14 PILEN TBE, 1 break Simca
 Marly QUIRALU TBE

50 / 80 €



34
Lot de 5 miniatures J.R.D état d'usage,
comprenant:
 1 Citroën DS 19, 1 Citroën 2 CV, 1 camion
 citerne Berliet TOTAL, 1 camion citerne
 Unic ANTAR, 1 camion Berliet ANTARGAZ

50 / 80



31
Lot de 5 miniatures comprenant:
 1 DS 19 Break Safari COGY TOYS réf:
 21101 état d'usage, 1 DS 19 Safari
 COGY TOYS réf: 21101 état d'usage,
 1 DS 19 LE DANDY COGY TOYS réf:
 24751 (1 phare cassé), 1 Simca Aronde
 reproduction Éditions Atlas, 1 AMI 6 C.I.J
 TBE

50 / 80 €

35
Lot de 6 miniatures comprenant:
 1 Berliet benne à ordures J.R.D état
 d'usage, 1 Peugeot 404 Berline J.R.D
 état d'usage, 3 2CV camionnette AIR
 FRANCE, GIRAVIA et SECOURS ROUTIER
 FRANCAIS état d'usage, 1 Peugeot 403
 GPA QUIRALU Neuf en boîte (reproduction)

50 / 80 €



32
Lot de 5 miniatures C.I.J comprenant:
 1 Renault Floride état d'usage, 1 Renault 4
 CV POLICE état d'usage, 1 Panhard Dyna
 état d'usage, 1 Juva 4 TBE, 1 Panhard 54
 TBE avec boîte réf:3/54

50 / 80 €

36
Lot de 6 miniatures comprenant:
 1 Berliet TL10 J.R.D KRONENBOURG
 TBE, 1 Peugeot 403 QUIRALU neuf
 en boîte (reproduction), 1 Citroën 2 CV
 camionnette J.R.D TBE, 1 Simca Vedette
 QUIRALU TBE, 1 Peugeot 403 QUIRALU
 TBE, 1 camionnette Peugeot D 4 A
 DUCRETET THOMSON

50 / 80 €





37



38



39



40



41

41
Lot de 4 miniatures DINKY TOYS
comprenant:
 1 Citroën 2 CV Camionette POMPIERS réf: 25 D TBE, 1 Berliet 1er Secours Pompiers réf: 32 en boîte TBE, 1 camion Delage Pompiers réf: 32 D TBE, 1 Berliet Pompiers réf 956 état d'usage

80 / 100 €



42

37
Lot de 6 miniatures C.I.J comprenant:
 1 Renault Estafette HOSTELLERIE DU CHEVAL BLANC état d'usage, 1 Renault Estafette ciel état d'usage, 2 Renault Frégate TBE, 1 Renault Frégate Ambulance TBE, 1 Renault Frégate break de chasse TBE,

50 / 80 €

42
Lot de 6 miniatures DINKY TOYS
comprenant:
 1 Mercedes Benz UNIMOG chasse neige réf: 507 TBE, 1 Panhard SNCF réf 32 AB TBE, 1 Simca 9 Aronde réf: 24 U TBE, 1 Simca Versailles réf: 24 Z état d'usage, 1 Peugeot 203 réf: 24 R état d'usage, 1 Citroën Traction 11 BL réf: 24 N état d'usage,

50 / 80 €



43

38
Lot de 6 miniatures C.I.J comprenant:
 1 Renault 1000 KG ASTRA TBE, 1 Renault 1000 KG SNCF TBE, 1 Renault Estafette POLICE BE, 1 Renault Estafette GENDARMERIE état d'usage, 1 Renault Prairie état d'usage, 1 Renault Prairie TAXI BE

50 / 80 €

43
Lot de 5 miniatures DINKY TOYS
comprenant:
 1 Citroën HY 1200 KG carrosserie, CURRUS PHILIPS réf: 587 état d'usage, 1 Renault 4 L réf:100 BE, 1 Panhard PL 17 réf 547 BE, 1 Simca 1000 réf: 519, 1 Renault R 8 réf 517 état d'usage,

80 / 100 €



44

39
Lot de 5 miniatures C.I.J comprenant:
 1 Renault 1000 KG Ambulance BE en boîte, 1 Renault 1000 KG SHELL état d'usage, 1 Renault 1000 KG PTT et sa remorque état d'usage, 1 Renault Estafette HOSTELLERIE DU CHEVAL BLANC état d'usage, 1 Renault Prairie TAXI BE

50 / 80

44
Lot de 5 miniatures DINKY TOYS
comprenant:
 1 Simca Chrysler 1308 GT en boîte TBE réf:542, 1 Simca 1100 TBE réf: 1407, 1 Simca Chambord TBE réf: 24 K, 1 Simca Aronde P 60 réf: 544 TBE, 1 Simca 9 Aronde réf 24 U TBE,

50 / 80 €



45

40
Lot de 5 miniatures DINKY TOYS
comprenant:
 1 Alfa Roméo coupé réf: 185 TBE, 1 Unic AIR BP réf: 887, 1 Berliet GAK réf: 584, 1 Panhard PL 17 réf: 547, 1 Chevrolet Corvaire réf: 552 Toutes en état d'usage

50 / 80 €

45
Lot de 6 miniatures DINKY TOYS
comprenant:
 1 Peugeot D3.A POSTES réf: 25 B état d'usage, 1 Berliet GAK réf:577 TBE, 1 Citroën Ami 6 réf: 577 état d'usage, 1 Citroën 1200 KG CIBIE réf: 25 C état d'usage, 1 Peugeot 403 Berline réf: 24 B état d'usage, 1 Balayeuse L.M.V réf: 546 BE,

50 / 80 €

46

Lot de 5 miniatures C.I.J comprenant:

1 Renault Alpine Mille Miles TBE, 1 Renault 4 CV état d'usage, 1 Renault Dauphine BE, 1 Renault Juva 4 Poste état d'usage, 1 camion Berliet GLR état d'usage,

50 / 80 €

47

Lot de 6 miniatures DINKY TOYS comprenant :

1 Peugeot 203 TBE réf: 24 R, 1 Simca Versailles TBE réf 24 Z, 1 Simca 9 Aronde BE réf: 24 U, 1 Ford Vedette BE réf 24 X, 1 Simca Cargo état d'usage réf: 33, 1 Unic transport de voitures état d'usage réf: 39 et 39A

50 / 80

48

Lot de 5 miniatures DINKY TOYS comprenant :

1 bus Vega Major Luxury Coach réf 952 état d'usage, 1 Studebaker réf: état d'usage, 1 Dodge Royal Sedan Police réf 191 état d'usage avec sa boîte, 1 Sumbeam Rapier réf: 166 TBE, 1 Caravane réf: 190 état d'usage

50 / 80 €

49

Lot de 5 miniatures DINKY TOYS comprenant :

1 Studebaker camion LAIT NESTLE avec ses bidons réf: 25 O état d'usage, 1 Willème semi remorque réf: 36 et 36 B TBE, 1 Simca 9 Aronde TAXI réf: 24 U BE, 1 Simca 9 Aronde réf: 24 U BE, 1 Simca 9 Aronde réf: 24 U TBE

80 / 100 €

50

Lot de 6 miniatures DINKY TOYS en état d'usage comprenant :

1 Range Rover réf: 192, 1 Willmn Minx, 1 Jaguar XK réf: 157, 1 Ford Cortina réf: 139, 1 Cooper Bristol réf: 23 G, 1 Berliet Crash Truck réf: 434

50 / 80 €

51

Lot de 5 miniatures DINKY TOYS comprenant :

1 DS 19 réf: 24 C état d'usage, 1 Citroën DS 19 réf: 24 C BE en boîte, 1 Citroën DS 19 POLICE réf: 64 état d'usage, 1 Citroën DS 23 réf: 530 TBE, 1 Citroën DS 19 réf: 530 TBE

80 / 100 €

52

Lot de 5 miniatures DINKY TOYS comprenant :

1 Bus Berliet PCM réf: 889 BE, 1 Car Mercedes Benz réf: 63 état d'usage, 1 Renault Estafette Camping Car réf: 563, état d'usage, 1 Caravane Fourth Berth réf: 188 BE, 1 Bedford Pallet réf: 930 état d'usage

50 / 80 €

53

Lot de 5 miniatures DINKY TOYS comprenant :

1 Renault Estafette Miroitier réf: 889 BE, 1 Citroën CURRUS Car de POLICE réf: 566 état d'usage, 1 Peugeot J 7 AUTOROUTE réf 570 état d'usage incomplet, 1 Renault 4L SINPAR 4X4 réf: 1406 BE, 1 Renault 4 L SINPAR Gendarmerie Militaire BE en boîte

80 / 100 €



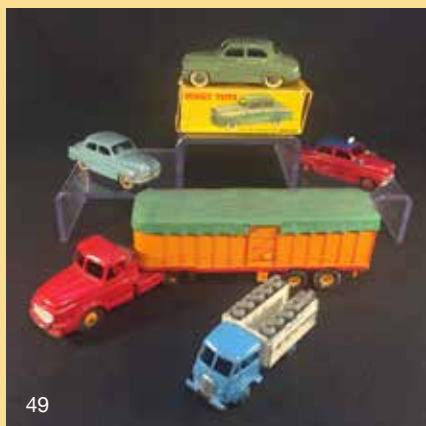
46



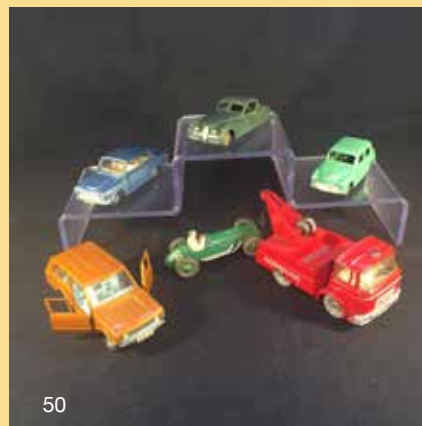
47



48



49



50



51



52



53



54

**54
Lot de 5 miniatures DINKY TOYS
comprenant :**

1 Renault Floride réf: 543 BE, 1 Buick Roadmaster réf: 24 V BE, 1 Peugeot D3 A réf 25 B BE, 1 Simca Cargo Déménagements Bailly réf: 38 TBE, 1 Remorque réf 70 TBE en boîte

50 / 80 €



55

**55
Lot de 5 miniatures DINKY TOYS
comprenant :**

1 Camion Porte Fer Saviem réf: 885 état d'usage, 1 Renault 6 réf: 1416 état d'usage, 1 Renault 4 L réf: 518, 1 Renault 16 réf: 537 TBE, 1 Simca Chrysler 180 réf: 1409 TBE en boîte

50 / 80 €



56

**56
Lot de 6 miniatures DINKY TOYS
comprenant :**

1 Citroën Traction 11 BL (repeinte) réf: 24N, 1 Citroën 2CV réf: 24T, état d'usage, 1 Citroën DS 19 réf: 24C état d'usage, 1 Citroën Break ID 19 réf: 62 BE, 1 Citroën DYANE réf: 1413 TBE, 1 Citroën CX réf: 1455 TBE

80 / 100 €



57

**57
Lot de 6 miniatures DINKY TOYS
comprenant :**

1 Citroën 2 CV POSTE réf: 560 état d'usage, 1 Peugeot D.3 A réf: 25B état d'usage, 1 Ford Vedette TAXI réf: 24X, 1 Simca Ariane TAXI réf: 24ZT état d'usage, 1 Peugeot 404 TAXI réf: 1400 TBE, 1 Peugeot 404 Bbreak POLICE réf: 1429 TBE

80 / 100 €

**58
Lot de 6 miniatures DINKY TOYS
comprenant :**

1 Simca Cargo réf: 33 TBE, 1 Renault Estafette Pick Up réf: 563 BE, 1 Berliet plateau réf: 34 BE, 1 Multibenne Unic réf: 38A état d'usage, 1 Peugeot J 7 ALLO FRET réf: 570 TBE, 1 Talbot Lago réf: 23H état d'usage

80 / 100 €

**59
Lot de 5 miniatures DINKY TOYS
comprenant :**

1 Simca Cargo Minotier GRIS réf: 33 BE, 1 Simca Cargo Miroitier JAUNE réf: 33 BE, 1 Peugeot 404 réf: 536 TBE, 1 Caravane CARAVELAIR ARMAGNAC réf: 564 état d'usage, 1 Break ID 19 Citroën RTL réf: 62 TBE

80 / 100 €

**60
Lot de 6 miniatures DINKY TOYS
comprenant :**

1 Renault Dauphine réf: 24E état d'usage, 1 Ford Vedette réf: 24Q état d'usage, 1 Ford Vedette réf: 24X BE, 1 Peugeot 203 réf: 24R mauvais état, 1 Simca 8 Sport réf: 24S BE, 1 Willeme Fardier réf: 36 BE

50 / 80 €



58

**61
Lot de 6 DINKY TOYS comprenant :**

1 De Soto Diplomat réf: 545 TBE, 1 Simca Chambord réf: 24K BE, 1 Renault Floride réf: 543 BE, 1 Mercedes Benz réf: 533 état d'usage, 1 Alfa Romeo 1900 réf: 24J en boîte état d'usage, 1 Peugeot 404 et sa remorque monoroue réf: 536 TBE

50 / 80 €



59



60



61

62

Lot de 5 miniatures DINKY TOYS
comprenant :

1 Renault Dauphine Mini Cab réf: 268
TBE, 1 Renault 12 GORDINI réf 1424 TBE,
1 Renault 8 GORDINI réf: 1414 TBE, 1
Renault 16 réf: 537 (vitre cassée) avec boîte,
1 Renault 17 TS réf: 1451 en boîte TBE

80 / 100 €



62

63

Lot de 6 DINKY TOYS comprenant :

1 Vespa réf: 24L état d'usage, 1
Renault Dauphine réf: 24E, état
d'usage, 1 Ford Vedette réf: 24X état
d'usage, 1 Simca Aronde P60 réf: 544
TBE, 1 Peugeot 403 Berline réf: 24B BE
avec boîte, 1 Tracteur Unic Saharien
réf: 893 BE en boîte

50 / 80 €



63



64



65

64

Lot de 6 miniatures DINKY TOYS
comprenant :

1 Peugeot 203 réf 24R TBE, 1 Peugeot
403 réf: 24B TBE, 1 Peugeot 404 réf:
553 TBE, 1 Peugeot 204 réf: 510, 1
Peugeot 304 réf: 1428 TBE, 1 Peugeot
504 réf: 1432 TBE en boîte

80 / 100 €

67

Lot de 4 miniatures DINKY TOYS
comprenant :

1 Peugeot 404 CAB réf: 528 TBE,
1 Citroën DS PRESIDENTIELLE réf:
1435 TBE, 1 GMC CIRQUE PINDER
réf: 353 et sa remorque réf: 881 état
d'usage

80 / 100 €



66

65

Lot de 6 miniatures DINKY TOYS
comprenant :

1 Renault 12 TL réf: 1424 TBE en boîte,
1 Peugeot 404 réf: 553 TBE en boîte, 1
Panhard PL 24 réf: 524 TBE, 1 Simca
1000 réf: 519, 1 Renault 8 réf: 519 BE,
1 Simca 1500 réf: 523 BE

50 / 80 €

66

Lot de 6 miniatures DINKY TOYS
comprenant :

1 Peugeot 203 réf: 24R BE,
1 Peugeot 403 réf: 24B BE, 1 Peugeot
404 Break réf: 525 TBE, 1 Peugeot
404 CAB réf: 528 TBE, 1 Peugeot
204 CAB réf: 511 TBE, 1 Peugeot 504
CAB réf: 1423 BE

80 / 100 €



67



68



69

68 DEPREUX

Garage pour véhicules miniatures
Circa 1960, En métal, contreplaqué et plastique.
Bon état général malgré quelques manques et accidents
Dim: 44 X 74 X 40 cm environ

100 / 150 €

69 NIL

Garage pour véhicules miniatures
En métal, contreplaqué et plastique
Etat moyen, manques et accidents dont un au plateau
Dim: 28 X 50 X 30 cm environ

60 / 80 €

70 DINKY TOYS Présentoir meccano

de forme triangulaire

80 / 120 €

71 DINKY TOYS Présentoir meccano

double rangée avec miroir central

100 / 200 €

72 NOREV Lot de deux livres, comprenant:

"Les belles automobiles de Norev",

"Le monde fantastique de Norev",

Par Beaujardin, Botte et Darotchette;
aux éditions Grancher

50 / 100 €

73 "DINKY TOYS"

Livre par JEAN-MICHEL ROULET
1981, aux éditions E.P.A.

50 / 100 €

74 Lot de 3 livres, comprenant:

"Dinky Toys", par Dr. Edward Force, aux éditions Schieffer Publishing Ltd, 1988

"Inestimables Dinky Toys", par Stéphane Brochard, Argus, 2009

"Dinky Toys", par Philippe Salmon, aux Éditions Editoy, 2001

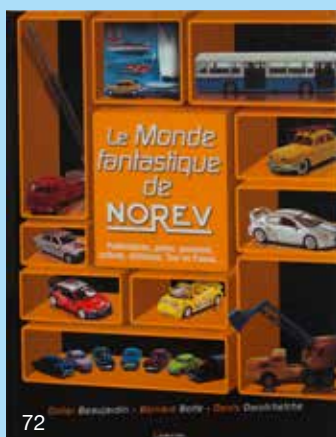
100 / 150 €



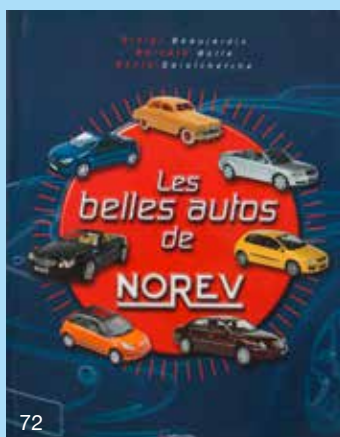
70



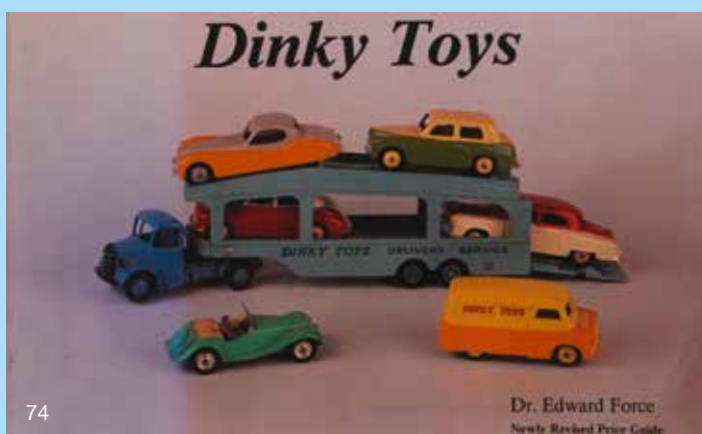
71



72



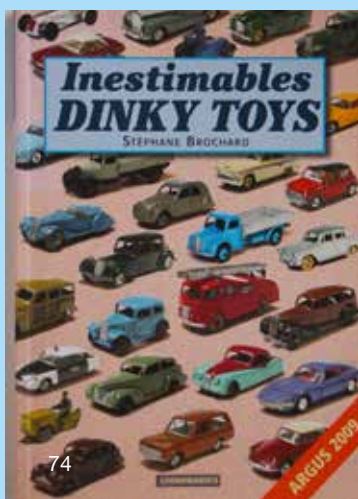
72



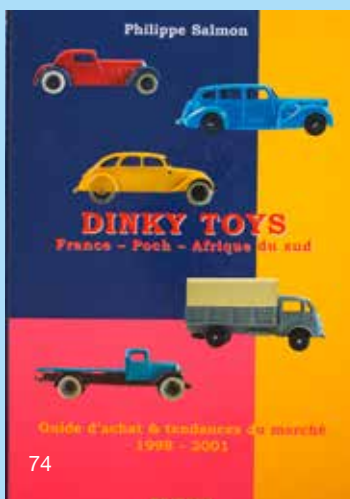
74



73



74



74

75
SOLIDO,
"Catalogue d'un univers",
 livre par Bertrand Azema, aux
 éditions E.P.A., 1983

50 / 100 €

76
 Lot de deux livres,
 comprenant :
*"Ferrari Miniatures au
 1/43ème"*, par Lastu, aux
 éditions E.P.A., 1992
"Inestimables Corgi" CIJ JRD
 Marklin, Ed. Cheminements,
 Argus 2009

50 / 100 €

77
ALPINE
*"Berlinettes, A 310,
 Prototypes, Monoplaces"*
 Par Dominique Pascal, Éditions
 EPA, 1982; Collection : La
 Légende de l'Automobile. Sous
 jaquette illustrée. Très bon état
 général

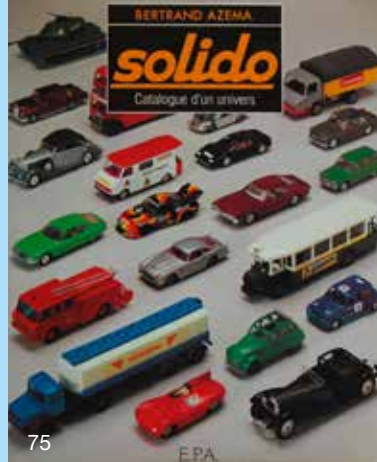
50 / 80 €

78
*"Les Porsches 911 de série
 et de compétition"*
 Par Paul Frère, Éditions Edita-
 Vilo, 1977
 Bon état
 On joint un poster des Porsches de
 course; Dim: 61 x 91 cm environ

50 / 80

80
 Lot de 4 livres sur la Ferrari
 Daytona, comprenant:
*"Doug Nye et Paul Frère, Ferrari
 365 GTB /4 Daytona"*, aux éditions
 EPA, 1984, en langue française
"Collectif, Ferrari I 1962-1971",
 collection Auto -Test, diffusion EPA,
 circa 1980, en langue française
*"Nathan Beehl, Ferrari Daytona
 Super Profile"*, Haynes
 publishing group, 1986, en
 langue anglaise
*"Pat Braden et Gerald Roush,
 The Ferrari 365 GTB / 4
 Daytona"*, osprey publishing ltd,
 1982, en langue anglaise.
 On joint un numéro sur la Ferrari
 Daytona de la revue Auto collection

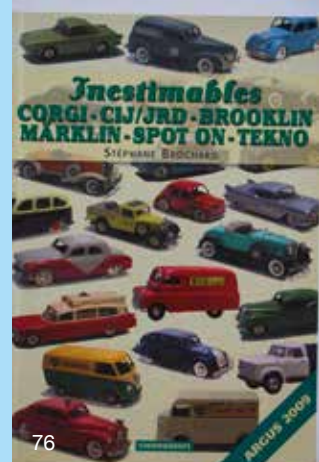
80 / 120 €



75



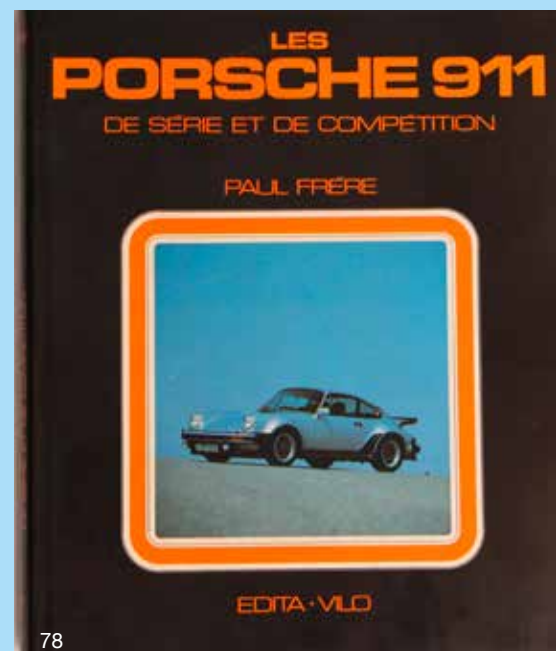
76



76



77



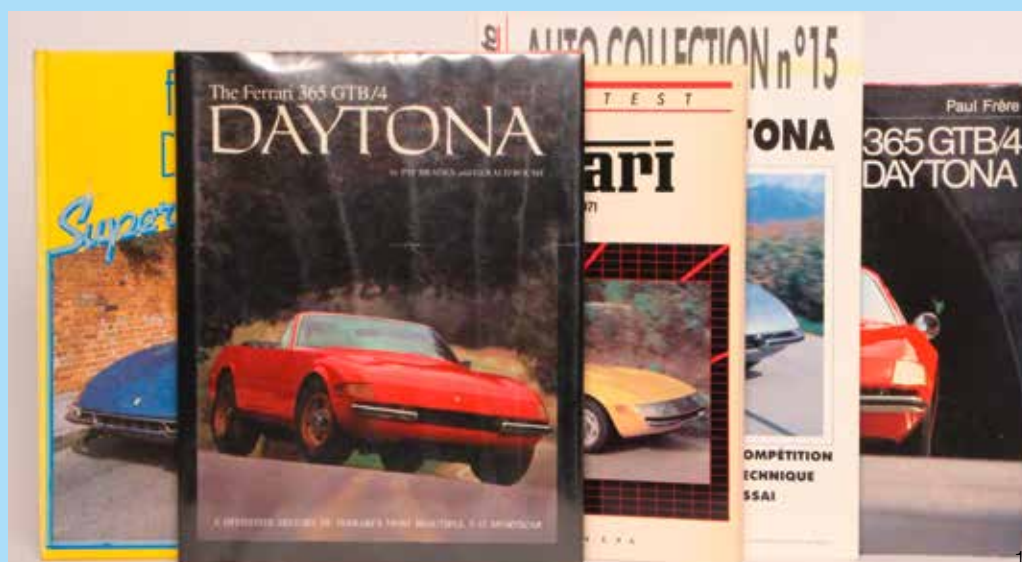
78

79
 Lot de 2 livres, comprenant:
*"50 ans de Compétition
 Automobile"* (avec illustrations de
 Géo Ham), par Paul Yvelin, édition
 La Publicité française, 1970,
 ouvrage hors commerce
"1er Tour de la Principauté" (du
 15 au 18 Septembre 1966)

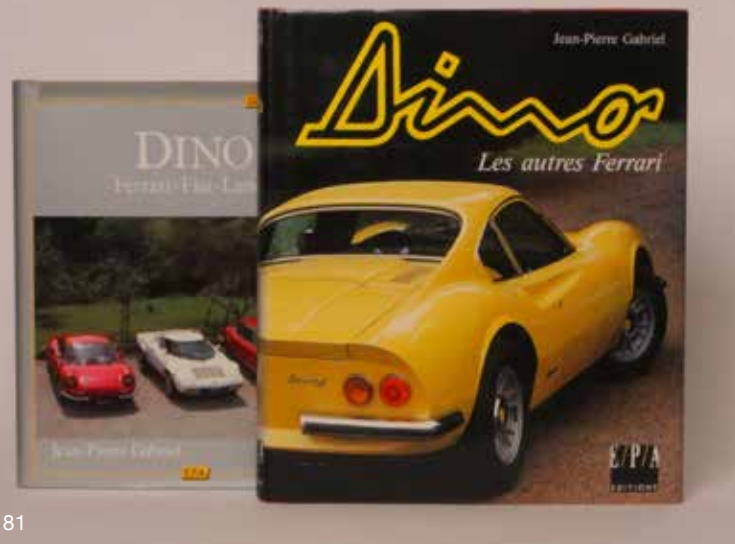
50 / 80 €



79



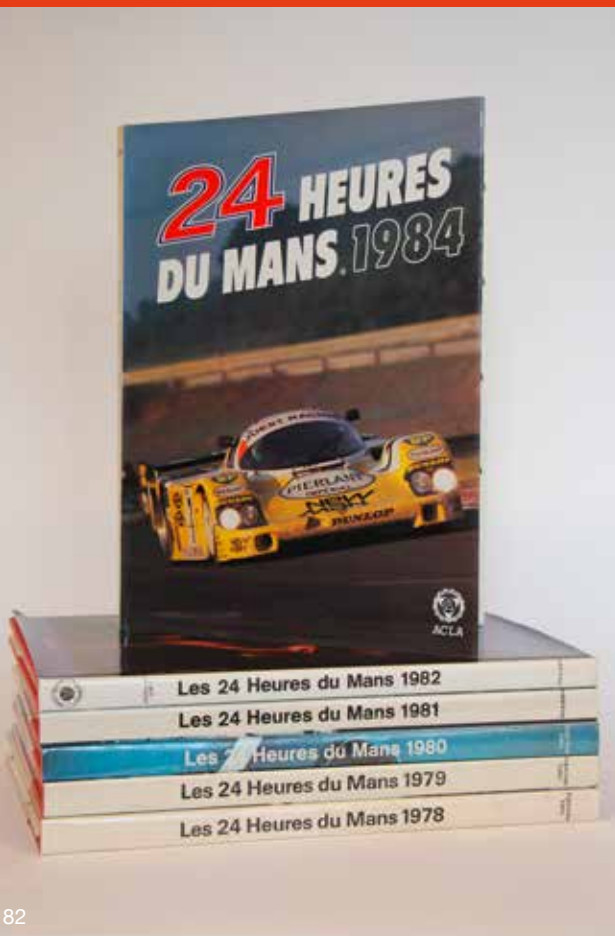
80



81



84



82

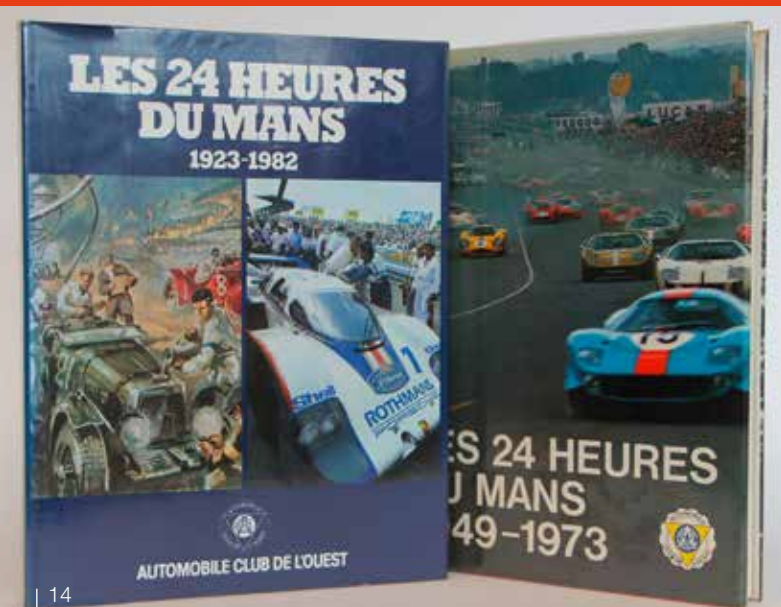
81
 Lot de 2 livres sur Dino, comprenant:
 "Jean-Pierre Gabriel, Dino-Ferrari-Fiat-Lancia, éditions EPA", collection Grand Tourisme, 1984, en langue française
 "Jean-Pierre Gabriel, Dino Les autres Ferrari", éditions EPA, 1988, en langue française
 On joint un numéro sur les Ferrari Dino de la revue Rétro Passion
 80 / 120 €

82
 Lot de 6 annuaires des 24 Heures du Mans:
 1978, 1979, 1980, 1981, 1982, 1984
 80 / 120 €

83
 Lot de 2 livres sur les 24 Heures du Mans, comprenant:
 "Les 24 Heures du Mans 1923-1982", éditions Publi-inter pour l'Automobile Club de l'Ouest, 1982, édition numérotée 567/5000,
 "Les 24 Heures du Mans 1949-1973", éditions Edita S.A. pour l'Automobile Club de l'Ouest, 1974
 100 / 200 €

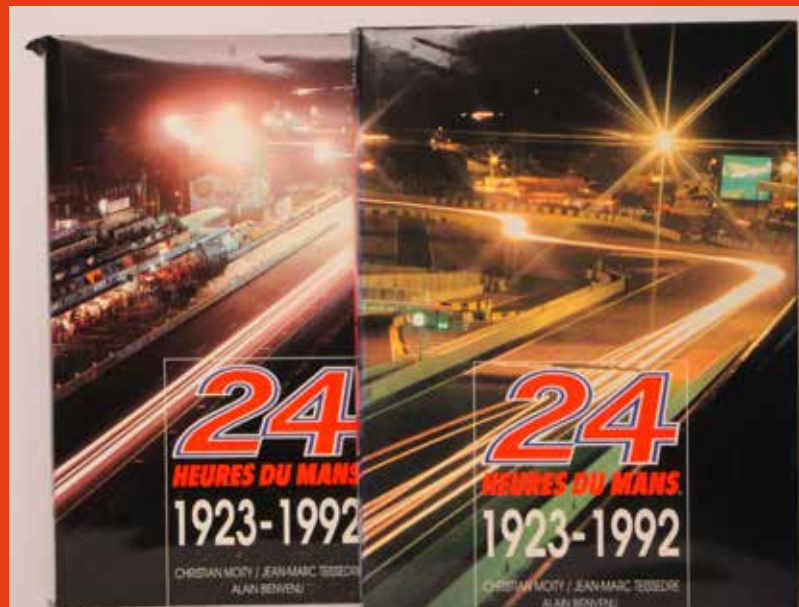
84
 Lot de 5 livres sur Dino, comprenant:
 "Piero Casucci, Dino 166-206-246", éditions Bruno Alfieri, collection Automobilia, 1989, multilingue italien, anglais, français
 "John Godfrey, Ferrari Dino SPs", Patrick Stephens Ltd, 1990, en langue anglaise
 "Nathan Beehl, Ferrari Dino Super Profile", Haynes publishing group, 1987, en langue anglaise.
 "Ian Webb, Ferrari Dino 206 GT 246 GT & GTS, Osprey Publishing Ltd, collection Auto History," 1980, en langue anglaise
 "Doug Nye, Dino The Little Ferrari", Osprey Publishing Ltd, 1979, en langue anglaise
 100 / 200 €

85
 Annuaire des 24 Heures du Mans 1923-1992
 En 2 volumes sous emboitage et jaquette
 Collectif Christian Moity, Jean-Marc Teissedre et Alain Bienvenu
 Éditions J. P. Barthélémy pour l'Automobile Club de l'Ouest, 1992, Édition numérotée 1275/3000.
 Un accroc à la jaquette du volume 1
 100 / 200 €



14

83



85



86

86 Idea Ferrari

Catalogue de l'exposition qui s'est tenue entre le 8 Juin et le 30 Septembre 1990 au Forte di Belvedere à Florence sous le patronage du Président de la République italienne
Éditions Fabbri Editori, 1990

50 / 100 €

87 Lot de 5 livres sur Alfa Romeo, comprenant:

Joseph H. Wherry, The Alfa Romeo Story, Chilton Book Company, 1967, en langue anglaise
David Owen; Viva Alfa Romeo, Haynes Publishing Group Ltd, 1976, en langue anglaise
David Owen, Alfissimo, Osprey Publishing Group, 1979, en langue anglaise
Griffith Borgeson, The Alfa Romeo Tradition, Haynes Publishing Group Ltd, 1990, en langue anglaise
Michael Frostick, Alfa Romeo Milano, Dalton Watson Ltd, 1974, en langue anglaise

100 / 200 €

88 Lot de 2 livres, comprenant:

Gianni Rogliatti et Emilio Ferraboschi, Le Ferrari, l'Editrice dell'Automobile pour l'Automobile Club d'Italie, 1968, sous emboîtement.
Luigi Fusi et Domenico Nardiello, Le Grandi Alfa Romeo, l'Editrice dell'Automobile pour l'Automobile Club d'Italie, 1969, sous emboîtement

100 / 200 €

89 Ferrari 250 GT expérimentale

Par Stirling Moss, aux éditions La Mille Miglia Editrice, 1990
Reliure en cuir rouge estampée à froid, sous emboîtement.
Edition limitée à 1500 exemplaires, celui-ci numéroté 500
Excellent état

150 / 250 €

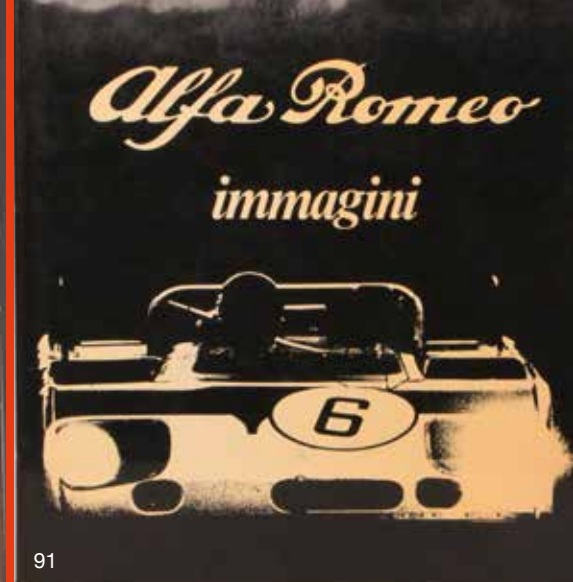


90

90 Livre "Le Mie Gioie Terribili" par Enzo Ferrari

2ème édition, Décembre 1962 .Aux éditions Cappelli. Bon état

200 / 300 €

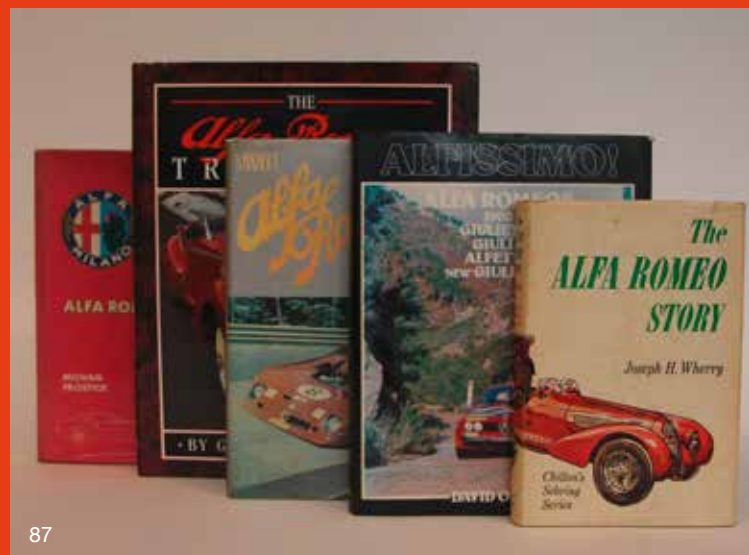


91

91 Livre Alfa Romeo Immagini

Collectif, Edizioni Alfa Romeo, 1983

50 / 100 €



87



88



89



97



98

92

Lot de 3 livres, comprenant:

"Le Ferrari; Automobile Club d'Italia" 1966; Livre en langue italienne. Avec emboitage. Dessin d'Emilio Ferrabsochi. "Ferrari, Uomini e Automobili" par Pete Lyons, éditions Giorgio Nada; Livre en langue italienne. "Piloti Che Gente" par Enzo Ferrari; Livre en langue italienne. Lot non reproduit au catalogue

80 / 120 €

93

Lot de 4 livres, comprenant:

"La compétition automobile" par Jean Fondin, éditions Denoël, 1966. "Ferrari les monoplaces de grand prix" par Alan Henry, éditions ACLA, 1984. "Ferrari toutes les victoires F1 en championnat du monde" par Christian Moity, Jean-louis Moncet, Jack Ross et David Waldron, éditions Cognitivences et Spe, 1999. "Les Ferrari de route et de rêve" par Antoine Prunet, éditions E. P. A. Paris, 1980. Lot non reproduit au catalogue

50 / 100 €

94

10 livres Annual Ferrari F1 de 1989 à 1998

Ouvrages en 3 langues: anglais, français et italien. Lot non reproduit au catalogue

200 / 400 €

95

Year Book Ferrari F1 en Anglais de 1989 à 1998

Lot non reproduit au catalogue

100 / 200 €

96

FERRARI

Lot de 10 Year books des années 1989 à 1999, Langues anglaise et italienne. Editions Ferrari S. P. A. Lot non reproduit au catalogue

30 / 50 €

99

Camion DAIMLER-BENZ carrosserie PELPEL

Plan d'usine du camion Daimler-Benz 330-52R carrossé par PELPEL. Très bon état. Dim: 54 X 62 cm environ

50 / 100 €

100

Camions DAIMLER-BENZ

Lot de 2 plans d'usine: - Mercedes 319-143; Très bon état; Dim: 30 X 71 cm environ. - Mercedes 337-44; Très bon état; Dim: 30 X 82 cm environ

50 / 100 €

97

9 livres en rapport avec la compétition automobile des années 1968 à 1971

comprenant le duel Ford/Ferrari au Mans; Enzo Ferrari mes joies terribles; Le secret des Mini par les EDITIONS MARABOUT

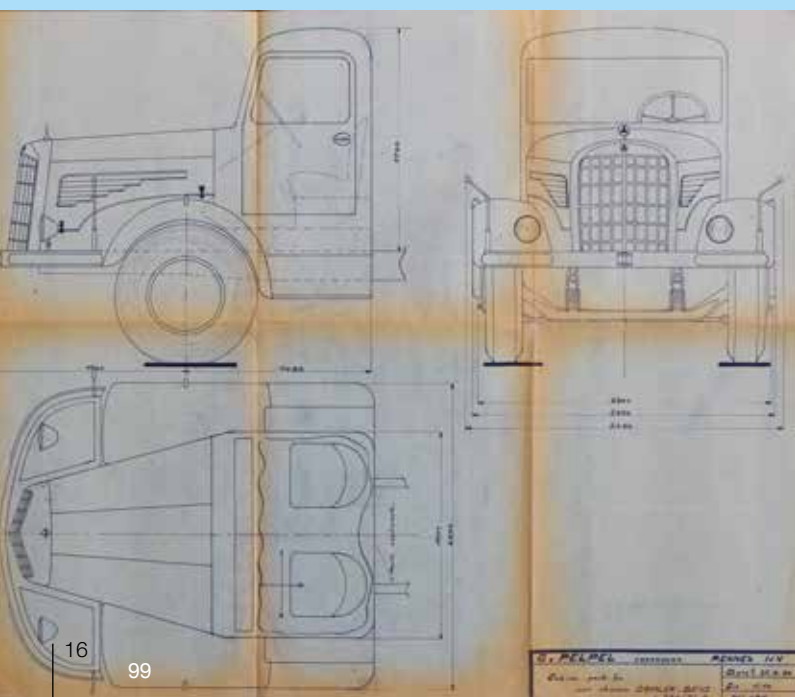
30 / 60 €

98

4 livres retraçant les activités compétition de 2004 à 2007 de la Scuderia Ferrari

Edition Ufficio Stampa Sportiva pour Ferrari S.P. A.

80 / 120 €

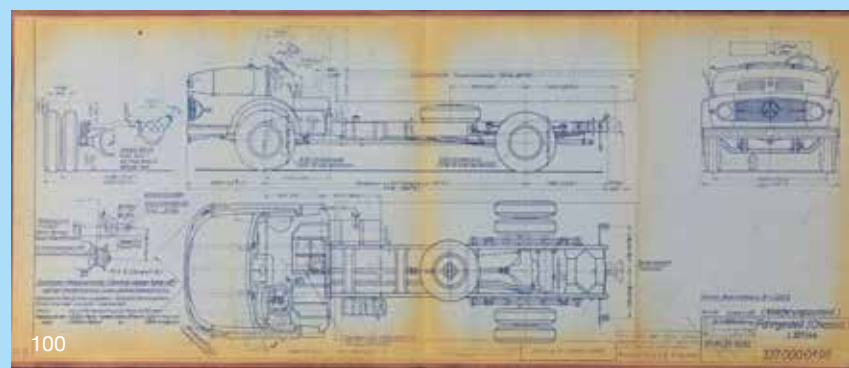


16

99



100



100

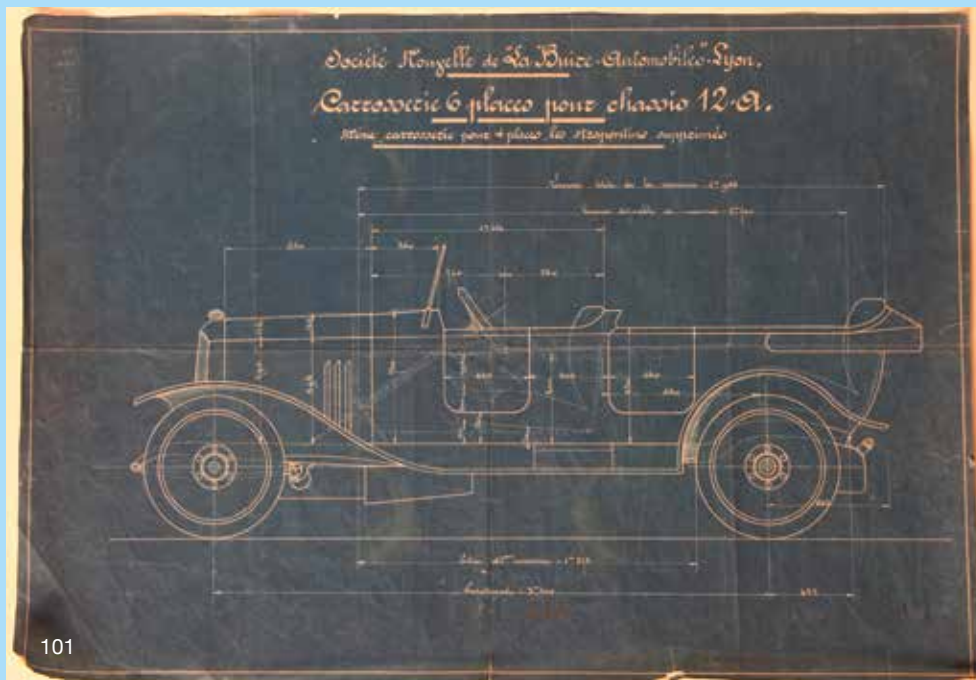
101

LA BUIRE AUTOMOBILES

Bleu d'usine de la carrosserie 6 places pour châssis 12HP On joint 6 reproductions de bleus d'usine sur la marque (châssis 12 HP, 15 HP et 11A)

100 / 200 €

Provenance: collection
MASSIMI-MARREL



101

102

LA BUIRE AUTOMOBILES

Lot comprenant 4 catalogues de présentation de la marque et des modèles des années 1910. On joint un important nombre de factures de la marque ainsi que le descriptif d'un camion 20HP type 400

200 / 300 €

Provenance: collection
MASSIMI-MARREL



102

103

PORSCHE 928

Lot de 2 catalogues de présentation du véhicule en version 928 et 928 S Catalogues en langue française

50 / 80 €

104

PORSCHE 911

Lot de 4 catalogues de présentation de la Porsche 911 Un sur le modèle 911 3.2L Carrera et Turbo Un sur le modèle 911 type 964 Et deux sur le modèle 911 type 993 On joint un dépliant de la gamme Porsche en 1989, un dépliant sur la Porsche 901 et une affiche sur la Porsche 911 type 964

80 / 120 €



103



104



105
Dino 246 GT
Catalogue de pièces
détachées. Multilingue italien,
anglais et français
300 / 500 €



106
Ferrari F40
Manuel technique version
européenne. Multilingue italien,
anglais, français et allemand
300 / 500 €

107
Lamborghini Miura P400 S
Manuel d'utilisaton et
d'entretien. Bien complet de
son schéma électrique. En
langue italienne. On joint une
photo de presse d'une Miura
700 / 900

108
Abarth 1000 SP
Fiche d'homologation originale
délivrée par la Fédération
Internationale de l'Automobile
en 1968 pour la Fiat Abarth
1000 SP
Perforation de la Commissione
Sportiva Automobilistica
Italiana
500 / 800

109
Abarth 2000
Fiche d'homologation originale,
délivrée par la Fédération
Internationale de l'Automobile en
1969 pour la Fiat Abarth 2000.
Perforation de la Commissione
Sportiva Automobilistica Italiana
500 / 800



**FIAT
600**



derivazione

ABARTH 750



ITALIA

ABARTH & C° - TORINO

**FIAT
600**

derivation

ABARTH 750



ITALY

ABARTH & C° - TURIN

**110
Fiat-Abarth**

Catalogue de présentation
pour la conversion de la Fiat
600 en Abarth 750
Descriptif complet
accompagné de photos, des
records et d'avis de pilotes
Etat d'usage avec déchirures
et réparations sur la tranche.
En langue italienne

80 / 120 €

**111
Fiat-Abarth**

Catalogue de présentation
pour la conversion de la Fiat
600 en Abarth 750
Descriptif complet
accompagné de photos, des
records et d'avis de pilotes
Etat d'usage avec déchirures
et réparations sur la tranche
En langue anglaise

80 / 120 €

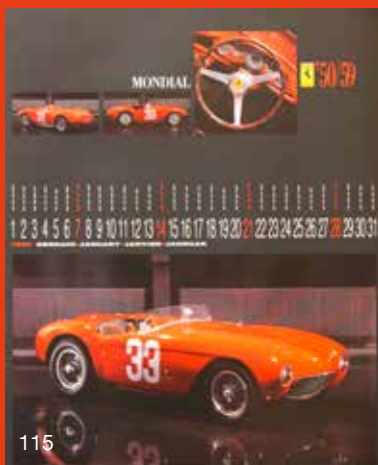
**112
Hispano-Suiza 12 cylindres
carrosserie Kellner**

Plan de l'époque représentant
la voiture équipée de sa
malle. On joint le contrat de
commande de la carrosserie
et de ses équipements aux
ateliers Kellner à Paris.

70 / 90 €



Chassis Hispano-Suiza 12 cyl. extra long. N° 830



113 FERRARI

Lot comprenant 3 catalogues:
Ferrari Testarossa en langues multiples
Ferrari 512 TR en langues multiples
Ferrari 512 M en langues anglaise et italienne. Excellent état
On joint une impression de la Ferrari 512 M
Dim: 48 X 69 cm environ

50 / 100 €

114 FERRARI

Lot comprenant 3 dossiers de presse sur la gamme en 1982, un en langue allemande, un en langue italienne et un en langue française. Excellent état

50 / 100 €

115 FERRARI

Lot de 3 calendriers sur papier, année 1985, 1990, 1991, Dim: 58 X 45 (2) / 69 X 49 cm environ.
On joint deux dépliants d'époque en langue française pour les Ferrari F40 et Ferrari Mondial

50 / 100

116 FERRARI

Lot comprenant :
Un catalogue de la Ferrari 550 Maranello en langues anglaise et italienne
Un livre de présentation de la Ferrari 550 Barchetta en langues multiples
Excellent état

50 / 100 €

117 FERRARI

Lot comprenant:
Le dossier de presse Ferrari de la 456 GT en langue française
Le catalogue de la Ferrari 456 GT en langues anglaise et italienne
Le catalogue de la Ferrari 456 GTA en langue anglaise et italienne
Excellent état

50 / 100 €

118 FERRARI

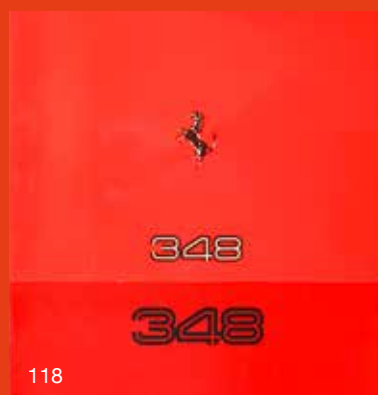
Lot comprenant:
Le catalogue de la Ferrari 348 en langue française
Un dépliant de la Ferrari 348 en langues multiples. Excellent état

30 / 50 €

119 FERRARI

Lot comprenant 3 catalogues sur la Ferrari F355:
Spider, 355 F1, 355 GTB et GTS
En langues anglaise et italienne
Excellent état

30 / 50 €





120



120



121



122



123

120 FERRARI

Lot comprenant:

- Un press-book détaillant la gamme Ferrari pour le Salon de l'Automobile 1996, en langue française
 - Une brochure de Charles Pozzi décrivant la gamme Ferrari à la fin des années 1980, en langue française
 - Un dépliant sur l'entreprise Ferrari en 1989, en langue italienne
 - Deux catalogues Ferrari présentant la gamme Ferrari à la fin des années 1980, en langue française
 - Un dépliant de la gamme Ferrari de 1994, en langues multiples (français, italien, anglais, allemand)
- On joint un catalogue de présentation de la Ferrari 360 Modena en langues multiples

50 / 80 €

121 FERRARI

Lot comprenant:

- Le catalogue de la Ferrari Mondial 3,2L en langue italienne.
- Un dépliant cartonné grand format sur la Ferrari Mondial T en langue française
- Un dépliant de la Ferrari Mondial T en langues multiples.

30 / 50 €

122 FERRARI

Lot comprenant:

- Le catalogue de la Ferrari F40 en langue italienne
- Un dépliant cartonné grand format de la Ferrari F40 en langues multiples

30 / 50 €

123

Lot de 4 livres sur la Ferrari F430, comprenant:

- Un catalogue de la F430 Berlinetta destiné aux services de presse, avec les photos HD sur CD-Rom et divers dossiers relatifs à la voiture.
- Un catalogue de la F430 Berlinetta. Un catalogue de la F430 Spider. Un catalogue la F430 Scuderia

80 / 120 €

124

Lot de 2 catalogues de présentation de la Ferrari F40, comprenant:

- Un catalogue blanc en langue française, réf No.Nr F40;
- Un catalogue bleu en langue anglaise, réf 477/87 1.7M/9/87

100 / 200 €



124



125
GRAND PRIX DE CUBA à LA HAVANE le 25
Février 1957

Affiche originale du 1er Grand-prix, 500 km
Imprimerie Schuster, Paris
Dim: 71 X 49 cm environ

200 / 300 €



126
Targa Florio 1964

Affiche encadrée
Impression et réalisation Editori stampatori associati
SpA
Découpée en partie basse
Dim: 70 X 100 cm environ

200 / 300 €



127
GRANDS PRIX DE FRANCE à SAINT-
GAUDENS le 10 Août 1952

Affiche originale encadrée
Imprimerie Schuster, Paris
Dim: 59 X 38 cm environ

200 / 300 €

128
24 Heures du Mans 1964

Affiche
Impression et réalisation Imp. Thivillier
Photo Paris Match,
Très bon état, rares rousseurs au dos
Dim: 58 x 38 cm environ

80 / 120 €

129
24 Heures du Mans 1965

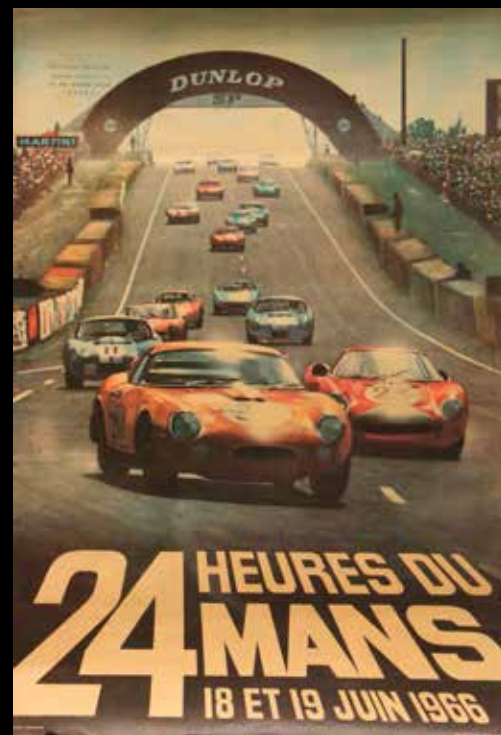
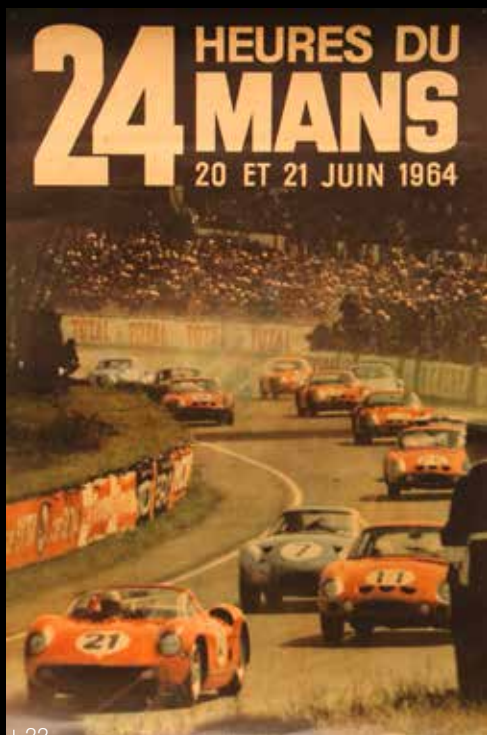
Affiche
Impression et réalisation Imp. Oberthur
Photo André Delourmel, Le Mans
Très bon état, rares rousseurs au dos et déchirures
légères en bordures
Dim: 60 X 40 cm environ
L'affiche est accompagnée du ticket d'entrée de la
manifestation de la même année, reperçé à la date,
ainsi que de la contremarque et du programme

80 / 120 €

130
24 Heures du Mans 1966

Affiche
Impression et réalisation Imp. Thivillier
Photo André Delourmel, Le Mans
Très bon état, rares rousseurs au dos
On signale un tampon du bureau des réservations
Dim: 58 X 40 cm environ
L'affiche est accompagnée du ticket d'entrée de la
manifestation de la même année, reperçé à la date

100 / 150 €





131
GRAND-PRIX de l'ACF à REIMS le 2 Juillet 1961

Affiche originale
Illustrateur Jean Des Gachons
Imprimeries Debar, Reims
Légèrement froissée
Dim: 65 X 47 cm environ

200 / 300 €



132
LES GRANDS PRIX DE FRANCE à REIMS les 2 et 3 Juillet 1966

Affiche originale encadrée
Illustrateur Bellington
Imprimerie Thivillier, Reims
Dim: 57 X 38 cm environ

100 / 200 €



133
Grand Prix

Affiche du film de 1966 de la Metro Goldwin Mayer avec Yves Montand

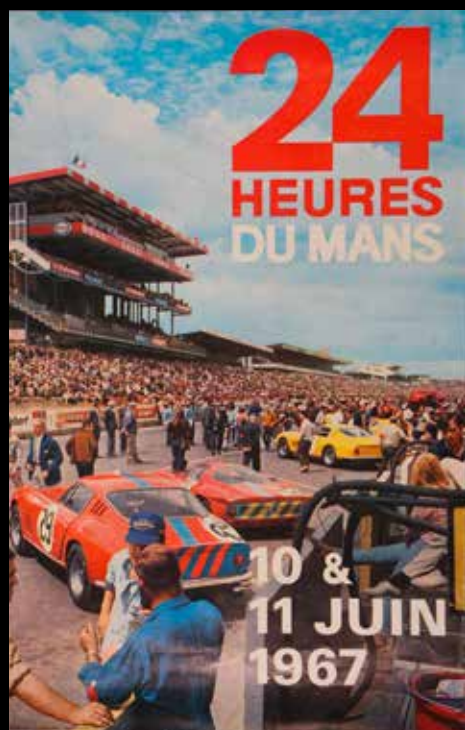
Manque au coin supérieur gauche et pliures
Dim: 78 x 58 cm environ

50 / 100 €

134
24 Heures du Mans 1967

Affiche
Impression et réalisation Imp. Oberthur
Photo André Delourmel, Le Mans
Dim: 58 x 37 cm environ

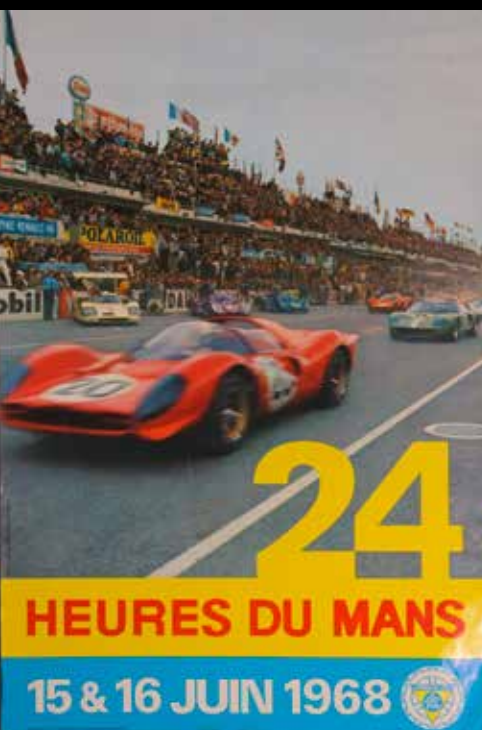
50 / 100 €



135
24 Heures du Mans 1968

Affiche
Impression et réalisation Imp. Oberthur
Photo André Delourmel, Le Mans
Dim: 60 x 40 cm environ

50 / 100 €



136
24 Heures du Mans 1969

Les Alpines au départ
Affiche
Impression et réalisation Imp. Oberthur
Photo André Delourmel, Le Mans
Dim: 60 x 40 cm environ

50 / 100 €





137
24 Heures du Mans 1970

Affiche
Impression et réalisation Imp. Oberthur
Photo André Deloumel, Le Mans
Très bon état
Dim: 40 X 60 cm environ
L'affiche est accompagnée du ticket d'entrée de la manifestation de la même année, reperçé à la date, ainsi que de la contremarque

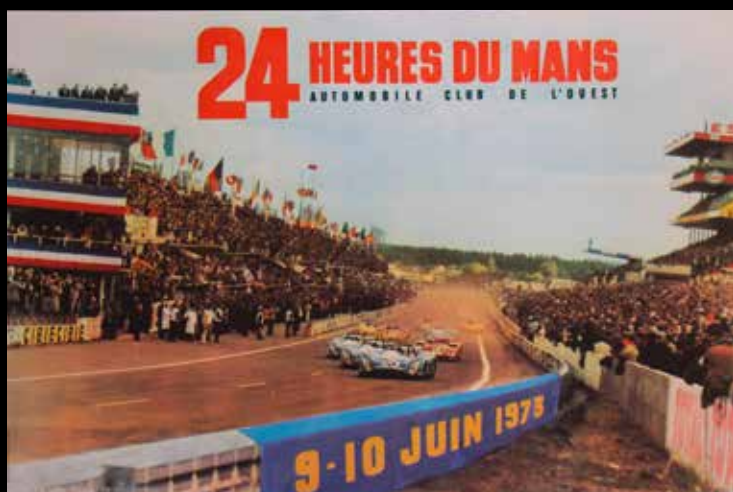
100 / 150€



138
24 Heures du Mans 1971

Affiche
Impression et réalisation Imp. Draeger Paris
Photo André Deloumel, Le Mans
Dim: 40 x 60 cm environ

50 / 100 €



139
24 Heures du Mans 1973

Affiche
Impression et réalisation Imp. Commerciale
Le Mans
Editions Le Pilier Vert
Dim: 40 x 60 cm environ

50 / 100 €

140
24 Heures du Mans 1976

Affiche
Impression et réalisation Imp. Moreillon et
Schweizer
Dim: 57 x 38 cm environ

50 / 100 €



141
24 Heures du Mans 1979

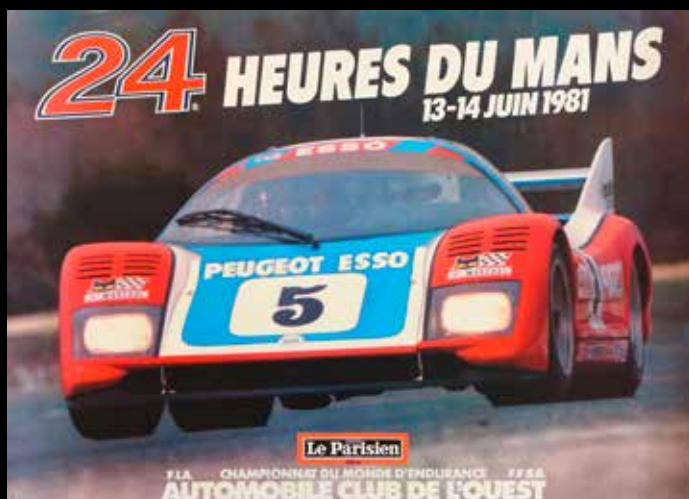
Affiche
Contrecollée sur carton
Impression et réalisation Publi-inter SA
Etat moyen
Dim: 38.5 X 53 cm environ

50 /100 €





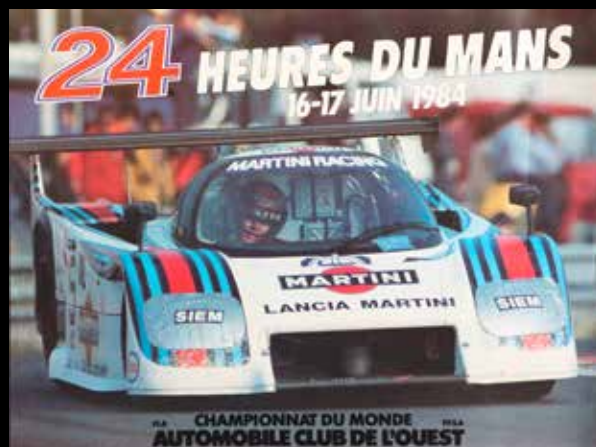
142
 24 Heures du Mans 1980
 Affiche
 Contrecollée sur carton
 Impression et réalisation Publi-inter SA
 Dessin d'après Pascarel
 Bon état
 Dim: 38 X 53 cm environ
 50 / 100 €



143
 24 Heures du Mans 1981
 Affiche
 Impression et réalisation Publi-inter SA
 Photo M. Zurini
 Edition pour Le Parisien Libéré
 Bon état
 Dim: 38.5 X 53 cm environ
 50 / 100 €



144
 "24 Heures du Mans 1983
 Affiche
 Impression et réalisation Sartec Studio Paris
 Etat moyen, déchirures, pliures et manques
 Dim: 40 X 53 cm environ
 50 / 100 €



145
 24 Heures du Mans 1984
 Affiche
 Impression et réalisation Startec Studio Paris
 Très bon état
 Dim: 40 X 53 cm environ
 50 / 100 €



146
 24 Heures du Mans 1977
 Affiche
 Impression et réalisation Moreillon et Schweizer
 Photo Farinacci, Le Mans
 Bon état, malgré manques, pliures et traces de colle
 Dim: 50 X 48 cm environ
 50 / 100 €



147



148



149

147
24 Heures du Mans 1972
Affiche
Impression et réalisation Imp. Le Pilier Vert
au Mans
Dessin de J. Jacquelin
Dim: 51 x 39 cm environ
50 / 100 €

148
24 Heures du Mans 1974
Affiche
Impression et réalisation Imp. Euroseri
Dim: 58 x 38 cm environ
50 / 100 €

149
Lot de 4 affiches, comprenant:
-Grand prix de Belgique 1983; Dim: 60 X
40 cm environ
-Grand prix des Etats-Unis 1979; Dim: 93
X 51 cm environ
-Grand prix Hockenheim 1969; Dim: 83 X
58 cm environ
-Grand prix d'Allemagne 1975 au
Nürburgring; Dim: 83 X 59 cm environ
100 / 200 €

150
Grand Prix de Monaco 1963
Affiche entoillée
Très bon état
Dim: 40 x 60 cm environ
100 / 200 €

151
Grand Prix de Monaco 1964
Affiche
Très bon état
Dim: 38 x 59 cm environ
80 / 120 €

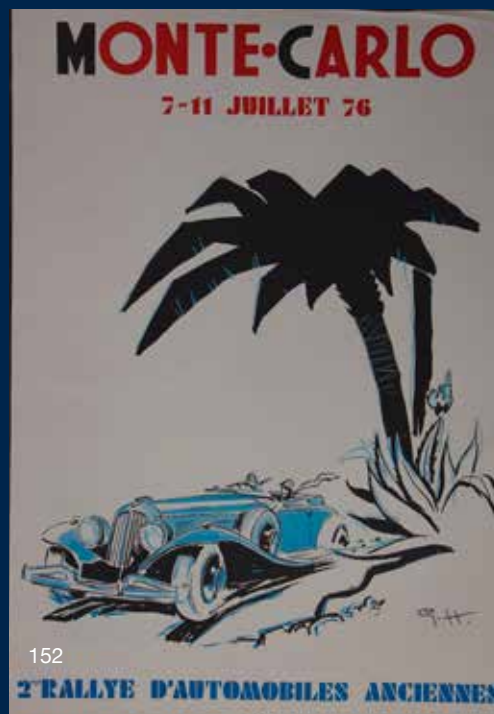
152
Monte-Carlo 1976
Affiche
Dessin de Géo Ham
Dim: 45 x 65 cm environ
On joint une affiche du 11ème rallye de
Monte-Carlo
50 / 100 €



150



151



152



149



149



149

153
1000 Km de Paris
Lot de 2 affiches, selon dessin de Beligond, comprenant:
-1970, Linas-Monthéry; Dim: 38 x 59 cm environ
-1972, Rouen-les-Essarts; Affiche entoîlée;
Dim: 38 x 59 cm environ
On joint une affiche Rouen-les-Essarts, Octobre 1981

50 / 100 €

154
Le Mans F3000
Lot de 4 affiches Formule 3, Septembre 1987, 1988, 1989 et 1991
Dim: 40 x 53 cm environ

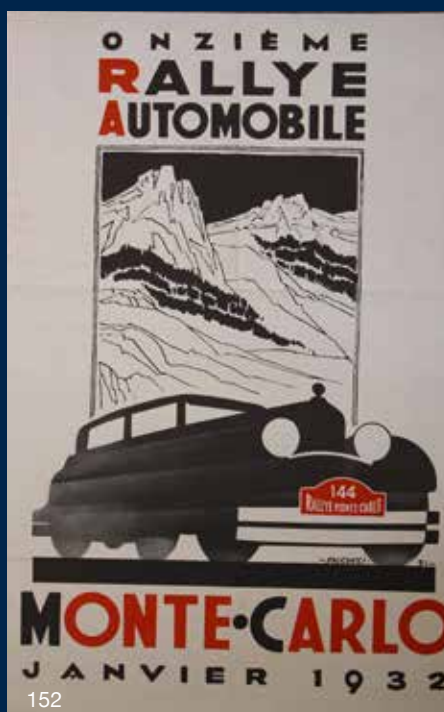
50 / 100 €



153



153



152



154





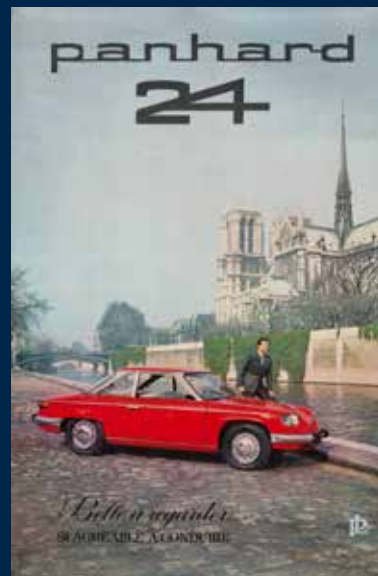
155
Affiche encadrée de l'hommage à Ferrari rendu par la fondation Cartier pour l'art contemporain en Juillet 1987
D'après le dessin de Adami
Dim 90 X 67 cm environ

50 / 100 €



156
L'homme à la Jaguar rouge
Affiche du film
Dim: 158 X 113 cm environ
On joint une affiche du même film en dim 78 X 58 cm environ

50 / 100 €



157
Lot de 2 affiches, comprenant:
-PEUGEOT 404 cabriolet; Dim: 92 X 63 cm environ
-PANHARD 24; Déchirures; Dim: 119 X 78 cm environ

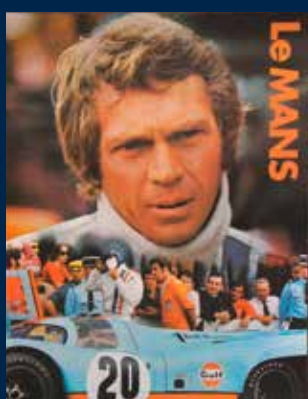
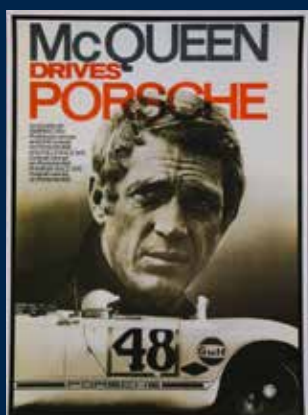
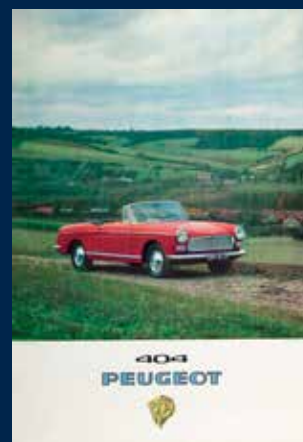
50 / 100 €

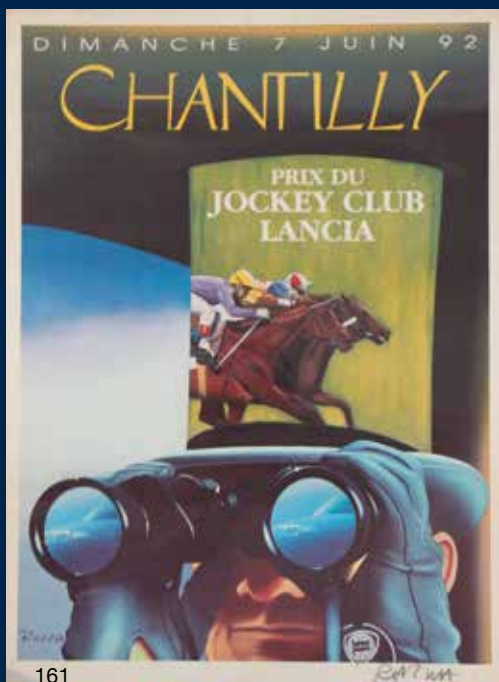
158
Mc Queen
Lot de 2 affiches, comprenant:
-Mc Queen Drives Porsche; Dim: 50 x 68 cm environ
-Mc Queen film Le Mans; Dim: 43 x 55 cm environ

50 / 100 €

159
BULLIT
Lot de 2 disques vinyles du film Bullit avec Steve McQueen, un 33 tours et un 45 tours, dans leur pochette

100 / 200 €





160
Grand prix d'endurance de 24 heures /
Coupe Rudge-Whitworth organisée par
l'Automobile Club de l'Ouest, circuit de
la Sarthe

Affiche
Par H. A. Volodimir, 1923,
Editions CH.Hirvyl à Angers
Dim: 60 x 88 cm environ

80 / 120 €

161
LANCIA
Affiche du prix du jockey club
du dimanche 7 Juin 1992 à Chantilly
Contresignée par l'artiste
Très bon état
Dim: 56 x 75 cm environ
On joint le ruban d'emballage

150 / 250 €

162
Critérium international de vitesse
motocycliste
Lot de 3 affiches, année 1962, 1963 et
1964
Impression et réalisation Imp. Thivillier
Dessin de Belingond
Dim: 38 x 60 cm environ

50 / 100 €

163
LANCIA
Affiche
Très bon état
Dim: 104 x 59 cm environ

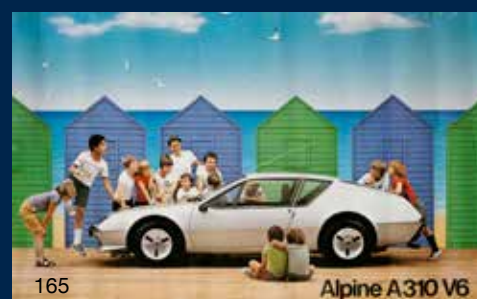
250 / 350 €

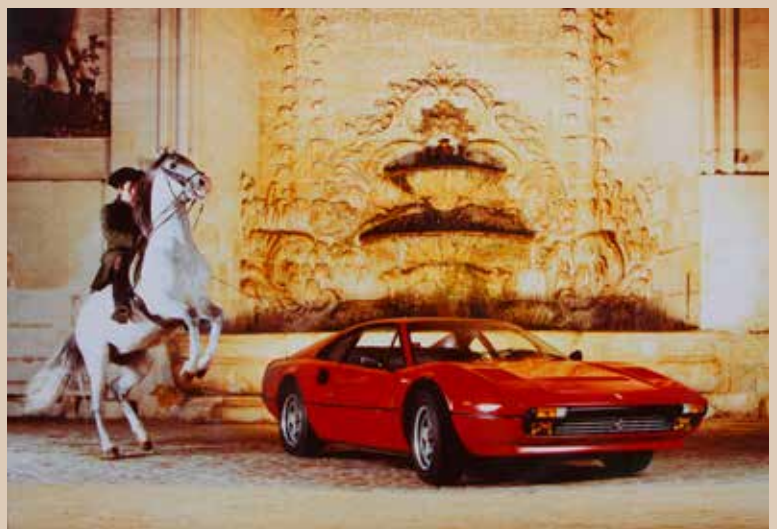
164
Coupe de l'Age d'Or
Lot de 2 affiches, comprenant:
-3ème Coupe de l'Age d'Or, 1968, circuit
de Monthéry; Dim: 36 x 50 cm environ
-Age d'Or 1994, circuit de Monthéry ;
Dim: 44 x 63 cm environ

50 / 100 €

165
ALPINE A310
Affiche
Dim: 62 X 99 cm environ

50 / 100 €





166
Ferrari 308

Lot comprenant 5 panneaux de décoration de concession Ferrari sur le modèle
Etat moyen
Dim: 70 x 50 cm environ
On joint un poster cartonné de la 308 GTBi vainqueur au Tour auto

50 / 100 €

167
Ferrari Daytona

Lot comprenant 2 panneaux de décoration de concession Ferrari sur le modèle:
Etat moyen
Dim: 53 X 83 / 56 X 80 cm environ

50 / 100 €

168
Ferrari 512 LM

Lot comprenant 3 panneaux de décoration de concession Ferrari sur le modèle:
Etat moyen
Dim: 70 X 99 (2) / 50 X 70 cm environ

50 / 100 €



169
Ferrari 348

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

50 / 100 €



170
Attribué à Géo Ham

Esquisse
Pliures
Dim: 28 X 26 cm environ

150 / 250 €

171
Géo Ham

Impression encadrée
Arrêt aux stands de course
Quelques tâches
Dim: 68 x 48 cm environ

200 / 300 €



173

172

Ferrari

Lot comprenant 3 panneaux de décoration de concession Ferrari sur le modèle 328, 412 et Testarossa

Etat moyen

Dim: 99 X 68 cm environ

Lot non reproduit au catalogue

50 / 100 €

173

Ferrari

Lot de 5 panneaux de décoration de photo contrecollée sur bois

Etat moyen

Dim: 68 X 99 / 68 X 97 (2) / 75 X 100 / 68 X 98

50 / 100 €



171



174

Coffret sur les 70 ans de l'Autodrome de Monza, comprenant:

- Calendrier de l'année 1993
- 12 lithographies de Michael Turner, signées et numérotées 684/999 et ornées du sceau en relief de l'Autodrome de Monza
- Plaquette numérotée 684/999 présentant l'artiste
- Calendrier de l'année 1994

150 / 250 €

175

Antonio De' Ginesti

Lot de 6 affiches de Formule 1 Ferrari sous verre
Dim: 38 X 51 cm environ

50 / 100 €



174

175

176



176
Lot de 16 lithographies sur la Ferrari
250 GTO

Toutes signées par Yoshida et numérotées
87/199 F
Etat moyen
Dim: 38 X 56 cm environ

150 / 300 €

177
JF Krause

Lithographie d'une Ferrari de course
Signée, datée 1992 et numérotée 17/100
Dim: 42 X 52 cm environ

50 / 100 €

178
Defi Cluses Alger Le Cap

Lithographie encadrée par Pierre Camilléri
Sigée, dédiée et numérotée 72/140
Dim: 62 X 47 cm environ

50 / 100 €

179
Ferrari 330 P4

Sérigraphie par JJ. François
Edition limitée, N°10/150
Dedicacée à M. Charles POZZI
Dim 62 x 92 cm environ

80 / 120 €

180
MICHEL RAIMON

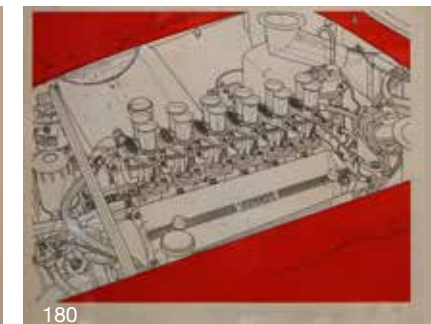
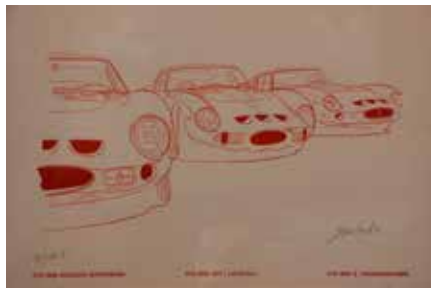
Lithographie figurant un 12 cylindres en V
Edition limitée, numérotée 21/90
Rousseurs éparses
Dim: 55 X 69 cm environ

80 / 120 €

181
Tirage argentique

représentant Enzo Ferrari,
dit "'il commendatore"
Cadre en ronce de noyer
Dim: 49 X 69

80 / 120 €





182

1^{er} Grand Prix de France - Circuit Nords-Maguy-Caux - 3 Juillet 1991

**182
MICHEL RAIMON**

Lithographie figurant la Formule 1
MCLAREN N°1 d'AYRTON SENNA
Signée en bas à droite et numérotée 11/15
Dim: 54 X 74 cm environ

150 / 200 €



183

**184
LANG**

Lithographie sur les BMW de course
Dim: 63 X 42 cm environ

100 / 200 €



184

**183
MICHEL RAIMON**

Lithographie figurant la Formule 1 FERRARI
d'ALAIN PROST
Contresignée par le pilote
Dim: 66 X 48 cm environ

150 / 200 €

**185
DE JARCAUD**

Lithographie représentant
une BMW en course
Dim: 63 X 46 cm environ

50 / 100 €

**186
ALAIN PROST**

""Monaco""
Lithographie de B. BAKALIAN, représentant
Alain PROST dans sa Formule 1 McLaren,
au Grand Prix de Monaco 1985.
Edition limitée, celle-ci N° 250 / 300
Signature manuscrite d'Alain Prost et B.
Bakalian.
Certifiée par huissier au dos, avec signature
et un tampon au nom de l'étude.
Il a été ajouté sur cet exemplaire
uniquement, pour le 30ème anniversaire
du premier titre de Champion du Monde
de F1 d'Alain Prost, un timbre-poste, de
valeur 20 gr France, réalisé par B. Bakalian,
collé sur la face avant de la lithographie et
tamponné par la Poste à la date anniversaire
le 06/10/2015

600 / 800 €



185

34



186

187

ALAIN PROST

Tirage photographique de la F1 McLaren TAG Turbo N°2, d'Alain Prost lors du Grand Prix d'Europe du 6 octobre 1985 à Brands Hatch

Edité à l'occasion du 30ème anniversaire du premier titre de Champion du Monde de Formule 1 du pilote, par « Fine Art Photography - Digital art »

Edition limitée, celui-ci N° 01/20

Unique exemplaire de la série signé par le pilote

Sur chaque photo numérotée et signée par le photographe B. BAKALIAN, a été ajouté, pour le 30ème anniversaire du premier titre de Champion du Monde de F1 d'Alain Prost, un timbre-poste, de valeur 20 gr France, illustré avec la même photo, et tamponné par La Poste à la date anniversaire le 06/10/2015

80 / 120 €



188

GEO HAM

Pilote au casque rouge

Lithographie

Signée en bas à gauche

Dim: 45 X 65 cm environ

300 / 500 €



189

JEAN-LOUP SIEFF

Ensemble de 10 clichés imprimés figurant l'équipe Renault F1 au Grand Prix du Portugal 1992 à Estoril

Sous emboîtement

Excellent état

Dim: 56 X 40 cm environ

80 / 120 €



190

ROBIN

Aérosol sur toile représentant la Ferrari

Testarossa

Dim: 92 X 131 cm environ

100 / 150 €





191



192



193



193

**191
DEXTER BROWN**

Huile sur toile de la Ferrari 250 GTO en compétition
Signée et datée 1984 en bas à droite

Dim: 90 X 120 cm environ

500 / 1000 €

**192
DEXTER BROWN**

Huile sur toile de la Ferrari 312P/B en compétition
Signée et datée 1984 en bas à droite

Dim: 90 X 120 cm environ

500 / 1000 €

**193
Club Ferrari France**

Lot de 2 aquarelles célébrant le 25ème anniversaire du club au Mas du Clos

Signées et datées

Dim : 90 X 120 cm environ

50 / 100 €



194

**194
Michael TURNER (1934)**

Huile sur toile représentant une formule 1 Ferrari au Grand-prix de Monaco

Dim: 63 X 76 cm environ

500 / 1000 €

**195
PININFARINA**

5 planches d'étude d'un hélicoptère Ferrari

Dessins originaux, crayonnés

et coloriés à la main

Contrecollés sur papier

Dim: 71 X 50 cm environ

500 / 800 €





196

Marcel Jacques HEMJIC (1894-1942)

Dessin original de l'illustrateur représentant un homme et son chien en voiture de sport
Technique mixte (mine de plomb, aquarelle, gouache)

Circa 1930

Dim: 40 X 31 cm

On joint une affiche reprenant le dessin

Dim: 60 X 40 cm

2 000 / 3 000 €

197

Bernard BAKALIAN

« METEORA ROSSA »

Tapisserie célébrant le 60ème anniversaire de Ferrari en 2007 et la fin de carrière du septuple champion du Monde de Formule 1 à la Scuderia. Elle représente la Ferrari F1 de Michael SCHUMACHER, dans la grande courbe à Magny-Cours, pendant le Grand Prix de France 2006

Carton par B. BAKALIAN et tissage par le Maître A. MAGNAT (MOF)

Enregistrée au registre du Syndicat des Artisans Lissiers d'Aubusson sous le numéro AMEXA10886

Pièce unique N° EXA1 tissé au dos de la tapisserie

Certificat d'authenticité cousu au dos

Dim: 120 X 180 cm

12 000 / 16 000 €



196

197



198
Walter GOTSCHKE (1912-2000)
FERRARI 250 TESTA ROSSA
Aquarelle encadrée représentant la fameuse
voiture de course de Ferrari en action face
à l'Aston Martin DBR1 aux 24Heures du
Mans 1958
Signée et datée en bas à droite
Dim: 37 X 50 cm environ

300 / 600 €

199
Walter GOTSCHKE (1912-2000)
ALFA ROMEO TIPO C
Aquarelle encadrée représentant la voiture
en course
Signée et datée en bas à droite
Dim: 46 X 65 cm environ

300 / 600 €





200



201



202

200
Michel SAUZE
 Cheval cabré à l'effigie de
 Ferrari
 Bronze doré
 Sur socle en marbre, cassé à
 la base
 H: 38 cm (socle compris)

100 / 200 €

201
Michel SAUZE
 Epreuve inachevée
 représentant une Ferrari F40
 Non ébarbée
 Avec plaque
 Sur socle
 Dim : 60 X 23 cm environ

300 / 500 €

202
Michel SAUZE
 Taureau à l'effigie de
 Lamborghini
 Bronze à patine noire,
 poinçonné
 Sur socle en bronze numéroté
 141/300
 Très bon état malgré quelques
 frottements à la patine
 Dim: 16 X 28 cm environ

300 / 500 €

203
LAMBORGHINI
 Sculpture en bois laqué noir
 Offerte par la marque à chaque
 concessionnaire lors de son
 ouverture
 Datée et dédiée par
 Stefano Winckelmann lorsqu'il
 était CEO de la marque
 Dim : 65 x 35 x 16 cm environ

500 / 800 €



203

204
Marzotto REGGIANI
 Ferrari 2680, projet de 1949
 Bronze doré sur socle en bois
 Longueur: 39 cm

200 / 400 €



205
 Rampe de culbuteur de
 moteur 6 cylindres en ligne
 Sur socle en bois

50 / 100 €

204

206
CRISTALLERIES SAINT-LOUIS

Formule 1 WILLIAMS
 RENAULT Championne du
 Monde en 1992, dans son
 coffret N°286
 Edition limitée à 100
 exemplaires, numérotés de
 201 à 300
 Certificat d'authenticité
 Dim : 30 x 17 x 8 cm environ

200 / 300 €

205



206

207
DAUM FRANCE
 Cadillac Eldorado en cristal
 Dim: 39 cm environ

300 / 500 €



207

208
RENE LALIQUE (1860-1945)

Mascotte de radiateur en
 médaillon représentant SAINT-
 CHRISTOPHE
 En verre blanc moulé, pressé
 et satiné
 Signée R. Lalique France en
 creux dans la masse
 Dim: 12 cm environ

500 / 800 €

209
SASPORTAS
 Mascotte en bronze à patine
 argentée représentant
 Bécassine
 Signée sur le socle
 Dim: 7 X 13 cm env.

400 / 600 €



208



209



210

210
ROLEX TUDOR
 OYSTER PERPETUAL DATE
 Mouvement automatique
 En acier
 Cadran noir avec un véhicule de course représenté
 Diamètre 34 mm
 Etat d'usage
 400 / 600 €



211

211
LONGINES
 Montre FERRARI
 Mouvement quartz
 En acier brossé
 Année 1970
 Boite d'origine, papiers de garantie et certificat d'authenticité
 Diamètre 30 mm
 Très bon état
 500 / 800 €



212

212
FASE
 Lampe en forme de casque
 Dessin sur la visière figurant la Porsche 956 championne du monde
 Sticker en bon état; Une légère fente à la visière; En état de fonctionnement
 80 / 120 €



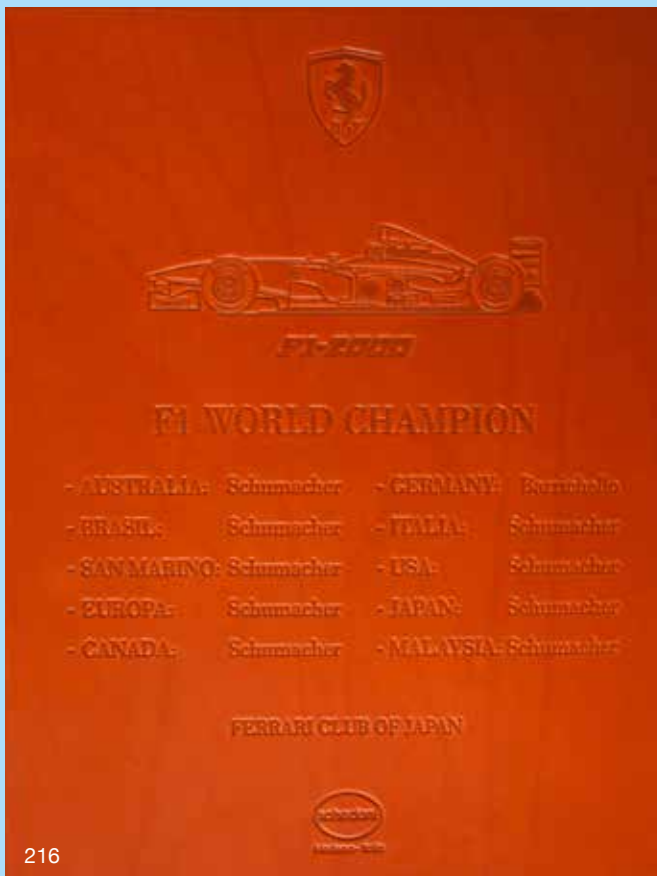
213



214



215



216

213
Lot de 4 disques vinyles, comprenant:
 -24 Heures du Mans disque Président
 -La marche officielle des 24 Heures du Mans par Jean Valton
 -Marche des 24 Heures du Mans par Armand Moulain
 -Renault Sport Disco par Richard Lord
80 / 120 €

214
Circuit de Spa Francorchamps
 Trophée représentant le circuit pour les Ferrari Days de 2000
 On joint une pastille plastique du Club Ferrari Belgique
50 / 100 €

215
Lot comprenant:
 -Un cendrier volant Ferrari en céramique
 -Un vide poches Ferrari Testarossa
 -Un briquet formule 1
 -Une horloge carrée Ferrari
50 / 80 €

216
Plaquette de cuir par Schedoni
 pour le Ferrari Club Japon retraçant les victoires de Ferrari en formule 1 pour la saison 2000
 Dim: 23 X 30 cm environ
50 / 100 €

217
FERRARI
 Lot de 4 porte-clés
 Etat d'usage
40 / 60 €

218
FERRARI
 Lot de 4 porte-clés
 Un en boîte
 Etat d'usage
40 / 60 €

219
Lot de 3 porte-clés de marque Burago
 Etat d'usage
 On joint un porte-clés figurant une grille de boîte de vitesses Ferrari
40 / 60 €

220
GALLERIA FERRARI
 Lot comprenant:
 -Une médaille commémorative en bronze pour le 1er anniversaire de la mort d'Enzo Ferrari, certificat d'authenticité fourni
 -Un porte-clés
50 / 80 €



217



218



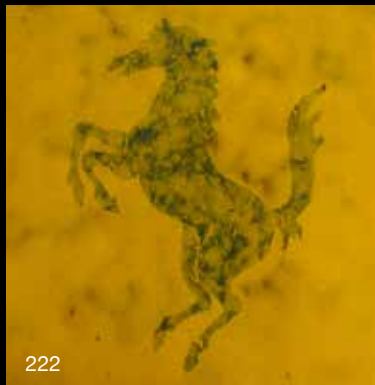
219



220



221



222



229



230



227

225

229

226

228



223



223

221
Lot de 2 stylos à bille FERRARI
dans leur coffret

50 / 100 €

222
Faïence à l'effigie du Cavallino
Rampante de Ferrari

Dim: 25 X 25 cm environ

50 / 100 €

223
Schedoni pour Ferrari

Lot de 4 plaquettes de cuir gaufré
encadrées, illustrant l'histoire de la marque

50 / 100 €

224
Badge concurrent du 44ème Rallye de
MONTE-CARLO, 1976

150 / 250 €

225
Badge du 50ème Rallye de MONTE-
CARLO, 1982

150 / 250 €

226
Badge du 51ème Rallye de MONTE-
CARLO, 1983

150 / 250 €

227
Badge du 55ème Rallye
de MONTE-CARLO, 1987

100 / 200 €

228
Badge du TULPEN RALLYE, 1952,
Prix des Femmes

100 / 200 €

229
Broche du 3ème Rallye de Lyon
Charbonnières, 1950

On joint un badge sur socle du même rallye
la même année

50 / 100 €

230
Badge du 13ème Tour de France
Automobile

Finition dorée, sur socle bois

100 / 200 €

231
Badge de calandre du 13ème Tour de
France Automobile

Finition argent

100 / 200 €



223



223



231



232



233



234



235



236



237



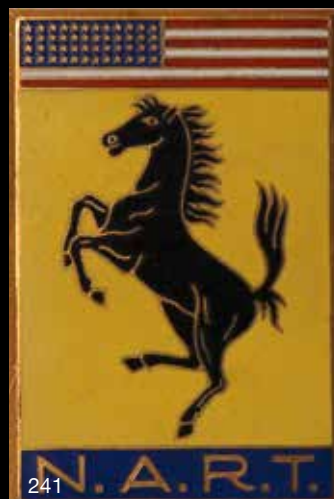
238



239



240



241



242

232
Badge du 9ème Tour de France
Automobile, 1960

Quelques manques à l'email

100 / 200 €

233
Badge du 5ème Tour de France
Automobile, 1956

Finition dorée, sur socle

100 / 200 €

234
Badge du 8ème Tour de France
Automobile, 1959

100 / 200 €

235
Badge du 6ème Tour de France
Automobile, 1957

Sur présentoir

Quelques manques à l'email

100 / 200 €

236
Badge du Tour de France Automobile
Nice à Nice

Usures

80 / 120 €

237
Broches du 13ème Tour de France
Automobile et Tour de Corse
Automobile

80 / 120 €

238
Plaque du Club Ferrari Suède

En métal

50 / 100 €

239
Plaque du Club Ferrari Italie

En email

Petit manque

100 / 200 €

240
Plaque du club Ferrari Amérique

En email

Manque important à l'email

80 / 120 €

241
Badge Ferrari Nart

En email

150 / 250 €

242
Plaque du Club Ferrari France

En email

150 / 250 €



243



244



245



246



247



248

244
TOUR DE FRANCE AUTO
Plaque rallye automobile du TOUR DE France AUTO 1973
Concurrent N° 255
170 / 220 €

243
COUPE DES ALPES
Plaque rallye automobile de la COUPE DES ALPES 1969
OFFICIEL
100 / 130 €

245
TOUR DE CORSE
Plaque rallye automobile du TOUR DE CORSE 1979
Concurrent N° 235
150 / 180 €

246
ROUTES DU NORD
Plaque rallye automobile des ROUTES DU NORD 1959
Concurrent N° 53
120 / 150 €

247
LIMOUSIN
Plaque rallye automobile du LIMOUSIN 1958
Concurrent N° 44
120 / 150 €

248
BOURGOGNE
Plaque rallye automobile de BOURGOGNE 1960
Concurrent N° 47
120 / 150 €



249



250



251

249
POCHER RIVAROSSI
Maquette de Ferrari Testarossa Spider
Echelle 1/8ème
Neuve en boîte
200 / 300

251
PAYA
Ferrari 250 LM télécommandée, n°22, de couleur rouge
Jouet en excellent état dans sa boîte
150 / 250 €



252

250
EXICO
Catamaran téléguidé de couleur bleue
Jouet en excellent état dans sa boîte
300 / 500 €

252
PAYA
Ferrari 250 LM téléguidée, n°18, de couleur rouge
Jouet en excellent état dans sa boîte
100 / 200 €



253



254



255



256

253 BOBBY'S

Ferrari 250 LM radio-guidée, n°20,
de couleur rouge
Jouet en excellent état dans sa boîte

100 / 150 €

254
Lot de 3 voitures miniatures en kit
comprenant:
-ACADEMY MINICRAFT, Ferrari 250 LM,
échelle 1/24ème, jamais montée dans sa boîte
-ESCI, Ferrari 250 LM, échelle 1/24ème,
jamais montée dans sa boîte
-AIRFIX, Ferrari 250 LM, échelle 1/32ème,
jamais montée dans sa boîte

100 / 200 €

255 EXICO

Ferrari 250 LM radio-commandée, n°23,
de couleur rouge
Jouet en excellent état dans sa boîte

200 / 300 €

256
BANDINI-SCARFIOTTI
Ferrari 250 P n°21 par Rétrotoys, échelle
1/12ème, de couleur rouge
Edition limitée, exemplaire numéroté
93/500
Kit jamais monté dans sa boîte

150 / 250 €

257 Lot de 2 Ferrari 250 LM, comprenant:

-ELGI, roulante par l'avant, n°23, de
couleur orange, en excellent état sans
boîte
-ELGI, téléguidée, n°23, de couleur
orange, feux éclairants, en excellent état
sans boîte

200 / 300 €

258 Lot de 3 voitures miniatures, comprenant:

-Ferrari 250 LM, échelle 1/32ème, n°5, de
couleur rouge
-Ferrari 250 LM, échelle 1/24ème, de
couleur blanche
-ROXY TOYS, Ferrari 250 LM, n°4, de
couleur rouge

80 / 120 €

259
JOUSTRA
Porsche 917, n°24, de couleur blanche
Bon état

50 / 80 €



257



257



258



259



266



261



262



265



263

260
EXICO
Rare Matra 670 C des 24
Heures du Mans, échelle
1/10ème, télécommandée,
n°7, de couleur bleue
Marche avant et arrière,
roues directionnelles et feux
éclairants
Jouet en excellent état dans sa
boîte d'origine
350 / 550 €

261
ELGI
Ferrari 250 LM, échelle
1/12ème, n°23
Kit jamais monté dans son
coffret d'origine
400 / 600 €
264
Lot comprenant 6 voitures
de circuit slot
Marque STABO
FERRARI 330
50 / 100 €

262
Lot comprenant 5 voitures
de circuit slot
Marques diverses
FERRARI
50 / 100 €
265
Voiture de circuit slot
Marque WHITE POINT
MODELLAUTO
TRES RARE FERRARI 250
GT SWB CHASSIS PLAT FIT
Série limitée N° 36 /100
150 / 250 €

263
Lot de 2 Ferrari 512BB
radiocommandées, par
REEL
Une grise et une rouge
Etat d'usage
On joint une Ferrari 512P
Rouge N° 65, par ELLEGI, en
très bon état
40 / 60 €
266
Voiture de circuit slot
Marque SKC / PYL
TRES RARE FERRARI 375 DE
1951
150 / 250 €



260



267
Ferrari 641/2, Formule 1 N°1
d'Alain Prost en 1990,
Par EXOTO GRAND PRIX
CLASSICS.
Echelle 1/18e.
Jouet neuf en boîte.

150 / 300 €

268
Ferrari 641/2, Formule 1 N°2
de Nigell Mansell 1990,
Par EXOTO GRAND PRIX
CLASSICS
Echelle 1/18e.
Jouet neuf en boîte.

150 / 300 €



269

269
Ferrari 312 T

En matière zamac. Par EXOTO GRAND PRIX CLASSICS
Echelle 1/18ème. Jouet neuf en boîte et surboîte

150 / 250 €

270
Ferrari F1 150
échelle 1/12ème, à moteur
électrique, radiocommandée,
par X. Q TOYS.
Jouet en excellent état dans sa
boîte d'origine

50 / 80 €

271
Ferrari F1 2004
échelle 1/12ème, à moteur
électrique, radiocommandée,
par MAJORETTE
Jouet en excellent état dans sa
boîte d'origine

50 / 80 €



270



271

272
Ferrari F40
échelle 1/18ème, à moteur électrique,
filoguidée, par REEL TOYS
Jouet en excellent état dans sa boîte
d'origine
On joint une Ferrari F1 2005, échelle
1/7ème, à moteur électrique,
radiocommandée mais livrée sans
télécommande

50 / 80 €



272



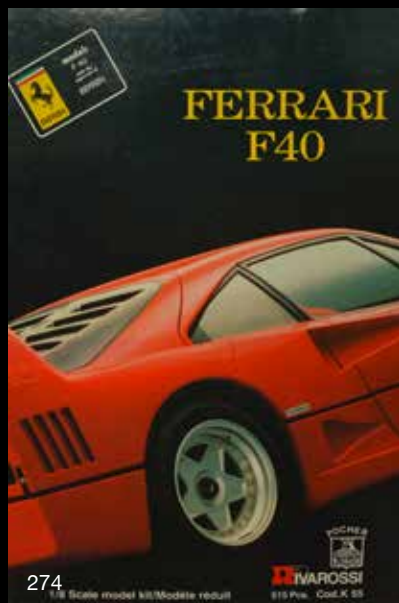
272

273
GéGé. Citroën DS 19 Téléguidée
Jouet en matière plastique noire associé
à un toit de couleur blanche, électrique
filoguidé, avec direction, marche avant et
arrière, phares et avertisseur.
Avec sa notice
Très bel état d'usage
Dans sa boîte d'origine (accidents et
réparations).
Dim: 26 X 33 cm environ
Grand prix du Jouet au salon de
l'enfance 1959"

100 / 200 €



273



274
POCHER RIVAROSS
 Modèle réduit de la Ferrari F40,
 à l'échelle 1/8ème
 Jouet neuf, jamais monté, en
 métal et plastique, dans sa
 boîte d'origine

250 / 350 €



275



276



277



278



279

279
RENAULT 5 TURBO
 Coffret de deux miniatures à
 l'échelle 1/43ème, numéroté
 75 sur 284

50 / 100 €

280
TOSCHI
 Modèle réduit de la Ferrari 312
 T2 par Niki Lauda N°11,
 à l'échelle 1/6ème
 Bouteilles d'alcool présentes
 à l'intérieur (coulures)
 Très bon état, sans boîte

400 / 600 €

276
POCHER RIVAROSS
 Modèle réduit de la Ferrari F40, à
 l'échelle 1/8ème, de couleur jaune
 Jouet déjà monté, en état
 d'usage (manques), en métal
 et plastique, sans boîte

80 / 120 €

277
POCHER RIVAROSS
 Modèle réduit de la Ferrari
 Testarossa, à l'échelle 1/8ème,
 de couleur rouge
 Jouet déjà monté, en état
 d'usage (manques), en métal
 et plastique, sans boîte

80 / 120 €

278
PROTAR
 Micro Modelli Provini Ferrari
 312 T4
 Jouet en kit à monter, en
 métal, dans son coffet
 d'origine

50 / 100 €



280



284
CITROËN
Camion plateau
Jouet incomplet
200 / 300 €

281
SCHUCO
Lot de 4 voitures, comprenant:
-MAYBACH réf 1010
-VARIANTE LIMO réf 3041
-Une Formule 1 Mercedes
-Une Formule 1
200 / 300 €

282
KOLNER AUTOMODELLE
Lot de 2 voitures, comprenant:
-Une JAGUAR XK120
avec sa boîte
-Une OPEL Kapitän 555
200 / 300 €

283
"TIPPCO
Rare moto en tôle lithographiée
Circa 1935
300 / 500 €

285
TOSCHI
Modèle réduit de la FERRARI
500 F2
Avec manivelle
En aluminium rouge
Quelques griffures à la peinture,
sinon très bon état d'origine
Dim: 56 cm environ
1 500 / 2 500 €



285



286

286

FERRARI

Lot de 4 ailettes de refroidissement
de freins pour Ferrari F40
Etat d'usage

100 / 200



287



288



289

287

Ferrari 365

Ligne droite d'échappement
inox

Etat neuf

150 / 300 €

288

Ferrari 250 GT Lusso

Lignes d'échappement
doubles inox

Etat neuf

On joint deux pots de détente
(intermédiaires) inox, dans le
même état, du même modèle,
accompagnées de deux
spaghettis

500 / 1 000 €

289

Maserati 4200 GT

Boîte de vitesse robotisée
Cambiocorsa

250 / 500 €

290

SCHEDONI pour Ferrari

Malette à outils

En cuir, de couleur havane

Etat moyen, lanières

accidentées

On joint un crochet d'attelage
et un cric

250 / 500 €



290

291

**"DINO FERRARI
CAMPAGNOLO**

Roue de secours type galette
pour Dino 308 GT4
Etat d'usage
Dim: 3 1/4 B X 18

100 / 200 €



292

292

Ferrari F40

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

800 / 1 200 €

293

Ferrari F40

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

800 / 1200 €

294

FERRARI

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

400 / 800 €

295

FERRARI

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

500 / 800 €



293



294



295



296



297



298

**296
FERRARI**

Banderole de stand à l'effigie de la marque
Bon état
Dim: 67 x 290 cm environ

100 / 200 €

**297
FERRARI RACING DAYS**

Banderole pour la réunion de Silverstone
en Septembre 2012
En matière synthétique
Très bon état
Dim: 550 X 150 cm environ

100 / 200 €

**298
AUTODROMO DI MONZA**

Banderole MARLBORO figurant ALAIN
PROST dans sa Formule 1 Ferrari
Double face
En toile enduite
Etat d'usage
Dim: 670 X 120 cm environ

100 / 200 €

**299
NARDI**

Volant pour Formule 1 PEUGEOT
équipant la voiture de MIKA HAKKINEN
au Grand Prix de SPA en Belgique

800 / 1 200 €

**300
NARDI**

Volant en aluminium et bois
Signé et daté 1967 au revers
Excellent état
Diam: 40 cm environ

250 / 350 €

**301
FORD**

Plaque en tôle émaillée du constructeur,
double face, de forme blasonnée
Très bon état de conservation
Dim: 61 X 60 cm environ

200 / 300 €



**302
BUGATTI**

Plateau en tôle émaillée à l'effigie du blason de la célèbre marque de Molsheim
Excellent état, excepté un très léger manque à l'émail sur le retour supérieur de la bordure du plateau et une perforation de 0.3 cm contre le retour gauche
Dim: 27.5 X 45.5 cm environ

300 / 500 €



**303
BUGATTI**

Plaque ovale en tôle émaillée et bombée, simple face, représentant l'insigne de radiateur de la célèbre marque de Molsheim
Circa 1920
Très bel état de conservation avec quelques manques à l'émail sur les bordures et autour des perforations de fixation
Dim: 23 X 45 cm environ

800 / 1 200 €



**304
BUGATTI**

Plaque de constructeur avec frappe châssis numéro 57320 pour modèle 19CV
Très bon état
Dim: 4 X 7.5 cm environ

200 / 300



**305
SAOUTCHIK**

Plaque de couleurs émaillée du carrossier Jacques Saoutchik
Très bon état de conservation avec quelques légères oxydations
Dim: 3.7 X 10 cm environ

100 / 200 €

**306
DELAGE**

Plaque du constructeur pour Delage D6 3L
Exemplaire non frappé
Très bon état de conservation avec quelques légères oxydations
Dim: 6.5 X 10.5 cm environ

80 / 120 €





307

307
SCHEDONI pour Ferrari

Set de 4 bagages pour Ferrari 328,
composé de deux valises, un vanity et une
boîte à chaussures

En cuir avec garnitures en laiton

Bien complet de ses clés, cadenas, portes-
étiquettes et housses

Etat neuf

500 / 800 €

308
SCHEDONI pour Ferrari

Lot de 2 bagages pour Ferrari, comprenant
2 valises:

-Une carrée

-Une rectangulaire

En cuir, de couleur havane

Très bon état malgré quelques accrocs et
traces d'usage

500 / 1 000 €



308



309

**309
SCHEDONI pour Ferrari**

Lot de 2 bagages pour Ferrari Testarossa, comprenant:

- Une valise rectangulaire
- Un vanity

En cuir, de couleur havane avec garnitures en laiton

Bon état malgré légères décolorations aux anses et intérieur sec.

800 / 1 200 €

**310
SCHEDONI pour Ferrari**

Lot de 2 bagages pour Ferrari F40, comprenant:

- Un porte-habits
- Une valise ronde

En cuir, de couleur havane
Avec housses et clés

Très bon état, mais on signale le manque de deux pressions au dos du porte-habits et quelques traces d'usage

1 500 / 2 500 €



310



**311
PROST GRAND PRIX**

Aileron arrière en fibre de carbone de la monoplace AP04 de la saison 2001 dans la même configuration que celle du Grand Prix de Montréal
Excellent état
Dim : 100 X 34.5 X 50 cm environ

500 / 800 €



**312
PROST GRAND PRIX**

Barge board droit en fibre de carbone de la Monoplace AP03 de la saison 2000
Excellent état
Dim: 48.5 X 110 cm environ

100 / 150 €



**314
PROST GRAND PRIX**

Boîte à air en carbone provenant d'une Formule 1

400 / 600 €



**317
RENAULT F1**

Boîte à air carbone de Formule 1 provenant d'un moteur Renault V10 de la saison 1994

200 / 300 €



**313
PROST GRAND PRIX**

Lot de deux caches bobines en fibre de carbone du moteur Peugeot Sport A18 qui équipait les monoplaces Prost Grand Prix AP02 de l'année 1999
Très bon état malgré quelques manques
Dim 9.5 X 49 cm environ

50 / 80 €

**315
PROST GRAND PRIX**

Disque de frein en carbone avec son étrier provenant d'une Formule 1

400 / 600 €



315



**316
BENETTON**

Lot de pièces provenant des Formule 1 des saisons 1992 à 1996, ayant eu pour pilotes Schumacher, Patrese, Alesi, Berger, Verstappen, Herbert...
Avec certificats
On joint des pignons de l'écurie BMW

100 / 120 €

316

318
LIGIER JS 41

Maquette de soufflerie
Aurait appartenu à Alain Prost
Manques et accidents
Dim: 180 cm environ

4 000 / 6 000 €



318 bis
PROST GRAND PRIX

Paire de collecteurs d'échappement
de Formule 1 V10
On joint un moule et une soupape
de la même écurie

800 / 1 000 €



319
PROST GRAND PRIX

Roue avant Bridgestone avec pneu slick
qui équipait la JS45 de la saison 1997
Etat d'usage avec accidents et oxydation
Dim: 32 X 57 cm environ (pneu compris)

200 / 300 €



320
PROST GRAND PRIX

Culasse de moteur V10 de Formule 1
Accident à un siège de soupape sinon bon
état

100 / 200 €



321 PEUGEOT SPORT

Exceptionnel moteur V10 de Formule 1 par
PEUGEOT SPORT

Moteur éclaté sur un support à fond noir
monté sur roulettes

Aurait été exposé dans le hall d'entrée des
locaux de Peugeot Sport

Dim: 205 X 234 X 66 cm environ

Vendu sur désignation

7 000 / 10 000 €



322 Cyclo-pousse

Modèle biplace avec nacelle en bois
recouverte de moleskine

Equippé d'une boîte à gants et d'un frein à
pied

Capote en toile enduite

Excellent état

500 / 700 €

323

LANCIA Torpedo Bambino

Voiture à moteur thermique pour enfant
Fabrication artisanale italienne circa 1967
représentant une Lancia Beta Torpedo de 1909

Moteur de 49 cc de marque Lambretta à
entraînement par chaîne

Freins à tambour à l'arrière

Véhicule restauré en très bon état

Dim: 75 X 75 X 145 cm environ

4 000 / 6 000 €





324
MIDGET 200

Monoplace thermique pour enfant
Dans le style des Formule 1 des années
1950

Carrosserie en polyester, peinte en rouge
Châssis tubulaire

Equipée d'un moteur Honda GX 200 de
6.5 chevaux à entraînement par courroie

Freinage par un disque
Elle vient de bénéficier d'une restauration
esthétique et est en très bon état de
fonctionnement

Eligible au "Little Big Le Mans"

Dim: 90 X 255 X 110 cm environ

1 500 / 2 500 €



325

Automobile S.C.A.F.
François MORTARINI

Mini FERRARI 330 P2

Châssis n° 106

Voiture à moteur thermique pour enfant représentant la
mythique Ferrari

Réalisée dans les années 1960

Carrosserie en polyster, peinte en rouge

Châssis tubulaire

Moteur J.L.O. de type L77L de 73cc en position centrale
arrière à entraînement par chaîne

Equippée d'un pare-brise, d'un volant trois branches et
de carenage de phares, ainsi que d'une double sortie
d'échappement

Eligible au « Little Big Mans »

Bon état

Echelle 3/5ème

5 000 / 8 000 €





AUTOMOBILES

1982 – MERCEDES-BENZ 500 SEC CABRIOLET
1991 - BMW 850i
1971 - SIMCA 1200 S BERTONE
1948 – ROLUX BABY VB58
1962 - MG A 1600 MK2 ROADSTER
1973 - ALFA ROMEO 2000 GTV
1975 - RANGE ROVER CLASSIC V8 3,5L
1982 - FERRARI 400 I
1991 - PORSCHE 964 CARRERA 2 CABRIOLET
1987 - FERRARI GTS TURBO
1962 - CHEVROLET CORVETTE C1
1970 – MASERATI INDY 4.2L
1997 - FERRARI F355 SPIDER
1974 - BMW 2002 TURBO
1989 - FERRARI TESTAROSSA
1984 - ASTON MARTIN LAGONDA
1960 - MERCEDES-BENZ 190 SL
1980 - RENAULT 5 TURBO
1963 - JAGUAR TYPE E COUPE 3.8L
1969 - MERCEDES 280 SL PAGODE
1986 - FERRARI 328 GTS
1960 - MASERATI 3500 GT
1990 - FERRARI TESTAROSSA
1991 – PORSCHE 964 TURBO 3.3L (965)
1959 - MERCEDES 190 SL
1978 – FERRARI 308 GTS
2001 – BENTLEY AZURE
1963 - AUSTIN HEALEY 3000 MK2 BJ7
2004 - FERRARI 360 CHALLENGE STRADALE
1995 – PORSCHE 993 CARRERA 2 CABRIOLET
2002 – LAMBORGHINI MURCIELAGO
1992 - FERRARI 512 TR
2002 - RENAULT CLIO V6 PHASE 1
2002 - FERRARI 575 M MARANELLO
1999 - RENAULT SPIDER
1989 - MERCEDES 560 SL
1974 - LOTUS EUROPA SPECIAL J.P.S.
1964 - JAGUAR MK X 3.8L
1959 – MESSERSCHMITT KR 200 KABRIO
1939 - MATFORD V8 F92 A CABRIOLET
1983 - FERRARI MONDIAL QUATTROVALVOLE
1971 - CITROEN SM
1943 – JEEP WILLYS MB
1971 - JAGUAR XJ6 S1 2.8L
1987 – MITSUBISHI STARION 2600 TURBO

1982 – MERCEDES-BENZ 500 SEC CABRIOLET

Faisant suite à la gamme SLC initiée sur la plateforme W107, les coupés Mercedes SEC W126 propulseront Mercedes Benz dans l'ère des GT modernes. Apparue en 1981 le nouveau coupé Grand Tourisme est basé sur la plateforme de la Classe-S dont l'empattement est raccourci de 10 centimètres. Esthétiquement, la SEC joue la carte de la différenciation avec une calandre rectangulaire totalement inédite et un look agressif. Les lignes sont tendues, la caisse est plus basse et quelques détails tels que les vitres latérales sans montants ajoutent une touche d'élégance. Visant le marché américain et afin d'offrir des performances de premier rang, seuls des V8 seront disponibles sous les dénominations 380 et 500 en référence aux cylindrées. La 500 SEC est donc le haut de gamme à la sortie du coupé. Avec une cylindrée de 4 973 cm³ et une puissance de 231 chevaux, elle se place en concurrence avec les BMW 635 CSI et autres Jaguar XJS. La puissance est transmise aux roues arrière par une boîte automatique à quatre rapports imposée par le constructeur à l'étoile. A l'intérieur, la 500 SEC propose une luxueuse sellerie offrant quatre vraies places, un tableau de bord recouvert d'inserts imitant le bois et la qualité de finition est digne des plus hauts standards de l'époque. Les équipements disponibles au catalogue étaient à la pointe avec entre autres une sellerie totalement électrique, un régulateur et limiteur de vitesse ou encore un toit ouvrant électrique. Afin de toujours rester à la pointe, la SEC W126 évolue au fil des années. En 1986, le 3.8L est remplacé par un 4.2L et la 560 dotée d'un V8 de 5.6L de cylindrée fait son apparition. Ayant été commercialisée pendant dix ans jusqu'à son remplacement en 1991, la 500 SEC s'impose comme un parfait compromis entre confort, élégance et performances. Avec 30 184 exemplaires construits, elle fut un réel succès commercial pour Mercedes-Benz et demeure une voiture emblématique des années 1980.

Notre exemplaire est une Mercedes 500 SEC de 1982. Particularité de notre modèle, il s'agit d'une très rare version découvrable, réalisée sur la base d'un coupé. Cette conversion en cabriolet aurait été réalisée dans le courant des années 1980. En effet les éléments figurant au sein du dossier de la voiture permettent de retracer son historique jusqu'au début des années 90 et de constater qu'elle avait déjà été convertie en cabriolet à cette époque. La voiture qui n'avait alors que 38 000 kilomètres n'en totalise aujourd'hui que 56 000. Ce kilométrage particulièrement faible est un point fort de la voiture au vu notamment de la réputation de fiabilité de ce type de bloc Mercedes. Elle se présente dans une élégante livrée bleue « Metallic Lapis Blue » avec un intérieur en cuir crème et

moquettes assorties. Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 1991, facture d'achat à l'appui, chez Mercedes Bradshaw Webb à Londres pour un montant à l'époque de 45 000 livres. Elle fut donc jalousement conservée pendant 25 ans dans les mêmes mains. La transformation sied bien à la voiture et l'allure de la ligne est très élégante, soulignée par une baguette chromée courant tout le long de la carrosserie. Notre Mercedes est équipée, en plus de sa capote électrique, de l'ABS, de l'airbag, de vitres électriques, du régulateur de vitesses, des sièges avant chauffants et électriques ainsi que de la climatisation et de son autoradio Becker d'origine. Elle a bénéficié dans le passé d'un suivi majoritairement au sein du réseau de la marque. N'ayant que peu roulé ces dernières années, elle nécessitera pour plus de précautions un contrôle mécanique général. Sans être parfaite, son état est globalement correct tant intérieur qu'extérieur. Cette voiture à la fois puissante et confortable fera le bonheur de son futur acquéreur qui pourra profiter cheveux au vent d'un cabriolet d'excellente facture. Il est porté à l'information de l'acquéreur, que celui-ci devra entreprendre les démarches administratives en vue d'une immatriculation en France.

Our Mercedes 500 SEC was built in 1982 and is a very rare convertible conversion. This conversion was completed during the 1980's. Indeed, its dossier tracks the history of this car until back in 1990, the conversion was already mentioned. In 1990, our Mercedes had only 38 000 kilometres, and today the odometer shows 56 000. This very low mileage is a very interesting point as these V8 engines are famous for being very reliable. This example features a blue « Metallic Lapis Blue » paintwork and cream upholstery and carpets. Its current owner purchased it in 1991 at Bradshaw Webb, a Mercedes-Benz agent in London, as proven by the 45 000 pounds bill included in the dossier. The same owner has kept it for the last 25 years. The convertible transformation provides an amazing elegance. Our Mercedes is fitted with electric soft top, anti-lock brakes, airbag, electric windows, cruise control, electric front heated seats, air conditioning and its original Becker radio. It benefited from several services, mainly completed by Mercedes-Benz agents. As the car has been barely driven over the last years, the buyer might need to plan on servicing the car. The car is not perfect, but the condition of the body and the interior is still good. This perfect synthesis of comfort, power and luxury will please you, this convertible variant is the one that was missing in Mercedes's range back in the 1980's.



« Le cabriolet qui manquait à la gamme Mercedes »

Marque: Mercedes-Benz
Modèle: 500 SEC Cabriolet
Millésime: 1982
Kilométrage: 55 980 km au compteur
Motorisation: 8 cylindres en V
Cylindrée: 4 973 cm³
N° de châssis: WDB12604412003278



Titre de circulation allemand / *German registration*

10 000 / 20 000 €
Sans réserve / *No reserve*



Le modèle emblématique du Grand Tourisme vu par Mercedes
Un cabriolet élégant, cossu et très exclusif
Un exemplaire très peu kilométré dans les mêmes mains depuis 25 ans



1991 - BMW 850i

Présentée au salon de Francfort en 1989, la BMW 850 se voulait l'héritière de la série 6. Plus évoluée, tant en termes de motorisation, de codes esthétiques et de technologie, elle se positionne en concurrente des Mercedes 560 SEC et autres Porsche 928 S4. Sa ligne, due au designer Klaus Kapitzka propulse le constructeur bavarois dans les années 1990. Le mélange de fluidité et de sportivité est mis en exergue par des ailes élargies, un avant pointu surplombé de phares escamotables, une conception de coupé sans montant central et un arrière droit. Bouleversant les codes esthétiques alors en vigueur, la série 8 E31 n'a pas pris une ride, elle est toujours reconnue comme étant un des plus beaux dessins de son temps. Sous le capot, un moteur V12 tout aluminium de 4 988 cm³ de cylindrée et produisant 300 chevaux prend place. Véritable pièce maîtresse de la série 8, il étonne par son confort d'utilisation, offrant un couple important de 450 Nm tout en restant discret et silencieux. La BMW 850 n'étant pas une voiture sportive mais bien un coupé de Grand Tourisme, l'intérieur fut conçu dans le but d'offrir un confort maximum. Ainsi un intérieur en cuir électrique était disponible de série, tout comme une climatisation bi-zone ou le régulateur de vitesse. De nombreuses innovations électroniques permettent d'accroître à la fois le comportement routier et le confort : un anti-patinage fait son apparition et l'ABS est de série. Véritable symbole parmi les GT des années 1990, la BMW 850 est en train de retrouver ses lettres de noblesses, et les modèles bien conservés et au suivi irréprochable se font de plus en plus rares. Réputée pour offrir un agrément de conduite sans égal, elle mérite que l'on s'y intéresse avant les autres.

Le modèle présenté est une BMW 850 I destinée au marché français, produite en usine le 17 décembre 1990 et livrée neuve à Nice en mai 1991. Elle s'affiche dans une élégante livrée associant un extérieur rouge « Calypsorot Metallic » à un intérieur en cuir gris foncé « Anthrazit Buffalo ». L'intérieur est dans un état de conservation particulièrement satisfaisant et la peinture refaite en 2003 chez BMW est dans un très bon état général de présentation. Dans cette configuration plutôt rare, notre 850 i est de plus équipée de la boîte de vitesse mécanique à 6 rapports qui permet d'exploiter toute la noblesse du douze cylindres en V. Elle est aussi dotée d'options très appréciables comme par exemple les sièges électriques à mémoire, la colonne de direction réglable électriquement, le toit ouvrant électrique, le pare-soleil arrière ou

encore les sièges sport chauffants. Seconde main, son premier propriétaire la conserva de 1991 à 2009 avant que l'actuel ne la lui rachète. Son dossier comme son historique est tout simplement exceptionnel et comprend notamment le bon de commande de la voiture, l'ensemble des factures de maintenance depuis son achat et son carnet d'entretien tamponné quasiment chaque année. Le dernier service a été effectué en 2014 et comprenait une inspection générale, le remplacement du galet tendeur de la chaîne de distribution et des courroies accessoires, quatre pneus neufs et le remplacement des silentblochs châssis pour un total de plus de 5 000 euros. La voiture n'a que très peu roulé depuis. Proposant à la fois un très bel état de conservation mais aussi un entretien mécanique exemplaire, notre 850 i à boîte manuelle raisonnablement kilométrée est sans doute l'une des plus désirables du marché. Après avoir été longtemps très abordable, les beaux exemplaires de E31 se font de plus en plus rare et leur cote est clairement en train de progresser. Cet exemplaire, de par son état et son historique rigoureux, est une pièce de choix à collectionner avant les autres.

This BMW 850 I was built on December 17th 1990 and delivered on the French market, in Nice, on May 1991. It has an elegant red « Calypsorot Metallic » paintwork associated with a grey « Anthrazit Buffalo » interior. The inside is in very good overall condition and the car was repainted by BMW in 2003. Rather rare, this 850 is fitted with a six speeds manual gearbox. It was also ordered with electric memory seats, electric adjustable steering column, electric opening roof, and heated sports seats. It is a second hand that was kept by its first owner from 1991 until 2009 until the current owner purchased it. Its dossier and history are fantastic as the order form, all the maintenance bills from 1991 until now and its service book that was stamped almost every year will be delivered with the car. Last service was completed in 2014 and included the timing chain tensioner, accessories belts, four new tires and the replacement of the chassis bushings along an overall inspection. It cost more than 5,000 Euros and the car was barely driven since then. This car is in very good condition and has an astonishing dossier and history. As the E31's prices start rising, its more than ever time to find the right example and this one is the one you need.



« Business class by BMW »

Marque : BMW
Modèle : 850 i
Millésime : 1991
Kilométrage : 133 300 km au compteur
Motorisation : 12 cylindres en V
Cylindrée : 4 988 cm³
N° de châssis : WBAEG11070CB12556

Carte grise française / French registration



11 000 / 16 000 €



Une marque et un modèle qui ne font que monter en collection
Un bel exemplaire 2^{ème} main toujours entretenu dans le réseau
Consulter son exceptionnel dossier c'est déjà succomber



1971 - SIMCA 1200 S BERTONE

Faisant suite à la commercialisation de la Simca 1000, la direction de la marque française souhaite décliner son modèle phare en un petit coupé profilé à caractère sportif. Le design est alors confié à Bertone et sera l'œuvre de Giugiaro. La Simca 1000 Coupe est présentée au salon de Genève en 1962 mais le modèle ne rencontrera qu'un succès mitigé, notamment à cause d'un manque de performances. Le projet n'est cependant pas abandonné et l'évolution 1200 S est présentée en juin 1967. Si la ligne globale du coupé 1000 est reprise, elle est cependant virilisée notamment grâce à l'ajout d'une calandre plus agressive incorporant deux feux à longue portée et du pan arrière incorporant quatre feux au lieu de deux. Le moteur passe à 1 204 cm³ et développe 80 chevaux, suffisants pour faire rebondir le coupé Simca au niveau de ses concurrentes Alpine, Panhard et René Bonnet. Le moteur de la 1200 S est accouplé à une boîte de vitesses manuelle à quatre rapports, le freinage s'effectuait à l'aide de quatre freins à disque. Le carrossage négatif important sur les roues arrière est typique des sportives françaises de son époque. L'intérieur est un savant mélange de sportivité et d'élégance. Les compteurs ronds cerclés de chrome fournissent des informations complètes pour l'époque, ils sont coiffés par un agréable volant à trois branches. Le tableau de bord, pour sa part, est recouvert d'une belle imitation de bois et les sièges offrent une position de conduite à la fois agréable et confortable. Bénéficiant de quelques évolutions au cours de sa carrière tels qu'une nouvelle direction à crémaillère, l'ajout d'un servofrein ou encore une modification des culasses permettant un gain de 5 chevaux, la Simca 1200 S tire sa révérence en 1972. Seuls 14 741 exemplaires seront assemblés, une production relativement limitée comparée à la berline de la marque. Aujourd'hui rares en bon état, elles bénéficient d'un regain d'intérêt de plus en plus significatif. Alliant le charme d'un design italien au comportement d'une petite sportive française, elle est un compromis idéal.

La Simca 1200 S que nous vous présentons est du 21 avril 1971. Il s'agit donc de l'un des derniers exemplaires produits. Son actuel propriétaire fit l'acquisition du véhicule en 2013, la voiture étant alors à entièrement à restaurer et dépourvue de son moteur. Passionné d'automobiles de longue date, il procéda à une réfection totale de cette Simca afin de lui redonner une seconde vie et le travail réalisé sera conséquent. Selon les informations transmises par le propriétaire et le reportage photo qui l'accompagne, la voiture fut totalement mise à nue. La caisse fut entièrement sablée

et les travaux de carrosserie une fois effectués furent achevés par une peinture neuve. Côté mécanique, même chose avec une réfection complète. Les trains, freins, durites et câbleries ont été remplacées et le moteur refait lui aussi. Pour plus de souplesse à la conduite et de nervosité, c'est un bloc Simca 1300 cc équipant la fameuse Rallye qui fut installé en lieu et place du 1200, opération régulièrement réalisée sur ce modèle. L'habitacle de la voiture ne fut pas en reste et reçut une nouvelle sellerie en simili entièrement refaite et du plus bel effet. Le tableau de bord et le volant sont très beaux véritable invitation à la conduite. Sa robe d'un magnifique bleu et son toit en vinyle ajoute aux charmes «seventies» de la voiture, le tout rehaussé de beaux pare-chocs en chrome et de jantes aluminium. Elle est dotée d'une lunette arrière à dégivrage apparue sur le millésime 71. N'ayant que très peu roulé depuis sa restauration, notre Simca, sans être « concours », présente donc extrêmement bien et est prêt à prendre la route. Les amateurs le savent aujourd'hui, les 1200 S se font tout simplement rares sur le marché, les couts de restauration pouvant rapidement s'avérer élevés, c'est donc tout logiquement qu'il est préférable de se tourner vers des exemplaires déjà rénovés. Ce joli coupé français au design italien ne manque aucunement d'allure et fera goûter aux joies d'une époque révolue. Au total, il ne resterait aujourd'hui en circulation qu'un peu moins de 800 exemplaires de 1200 S, faisant de notre exemplaire une occasion à ne manquer sous aucun prétexte.

After the Simca 1000, the French brand wants to propose a nice coupé with attractive line. This car, the Simca 1000 Coupé, was drawn by Giugiaro for Bertone and released on the 1962 Geneva Motorshow. It was then replaces after disappointing sales by the 1200 S Coupé which had a more powerful engine. Our Simca 1200 S was first registered on 21st April 1971, one of the last car made. The current owner bought it in 2013 and fully restored it after a long and heavy work. According to him, the car was entirely rebuilt, the body repainted, brakes and cables replaced. The engine which was swapped for a 1300cc from the Simca Rallye has also been remade. The upholstery was also restored, is very attractive and invites you to have a ride. The car shows a very nice blue paintwork with black vinyl top associated with chromed bumpers and alloy wheels. This car is now in excellent condition and has been barely used since the end of its restoration. It is a very rare example which is now fully remade and needs to be driven again, less than 800 examples are supposed to be still alive.



« La dolce vita à la française ... »

Marque : Simca
Modèle : 1200 S
Millésime : 1971
Kilométrage : 37 465 km au compteur
Motorisation : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 1 294 cm³
N° de châssis : CA012445G



Carte grise française / French registration

17 000 / 22 000 €



Un très joli petit coupé français au dessin italien
Un modèle relativement rare et amusant à rouler
Un exemplaire déjà totalement restauré dont il faut profiter



1948 – ROLUX BABY VB58

Les besoins en petites voitures économiques étaient très forts après la seconde Guerre Mondiale. Conçue avant la guerre, la Rolux est le fruit d'un travail approfondi par Paul Martin, alors fondateur de l'entreprise de construction de motos lyonnaise New Map. Conçue avec un châssis tubulaire à roues avant indépendantes et une carrosserie monocoque en acier, elle était motorisée par un monocylindre Ydral deux temps refroidi par air de 125 cm³ produisant 4.5 chevaux et entraînant une roue arrière. Le bloc moteur était construit par les établissements Lardy à Suresnes. Pesant moins de 150 kg, elle était capable d'atteindre une vitesse de 60 km/h et représentait une réelle alternative aux Isetta et Messerschmitt, tout en proposant un style conservateur. Son dessin était élégant, tout en rondeurs et sa calandre rappelait les Ford ou Lincoln d'avant guerre. Bien qu'une version en conduite intérieure ait été à l'étude, elle ne sera finalement disponible que dans la version roadster deux places. La petite Rolux possède des dimensions très contenues avec 2,65 mètres de long et 1,15 mètres de large. En décembre 1949, Rolux deviendra une marque à part entière, rattachée toutefois à la société New Map et sera désormais construite à Clermont Ferrand. En fin de carrière, elle recevra un moteur Ydral de 175 cm³, seule une cinquantaine d'exemplaires auraient été produits. Cependant l'offre en véhicules bon marché se diversifie, avec l'arrivée notamment de la Citroën 2CV, sonnant le glas des voiturettes. Moins d'un millier de Rolux auraient été vendues entre 1938 et 1952, il s'agit là d'une rare et désirable petite auto terriblement attachante.

Notre exemplaire est une très belle et rare Rolux Baby VB58 de 1948. Peinte dans une gracieuse configuration bi-tons vert d'eau et blanc avec une sellerie en skai beige elle est dans un parfait état général. Elle est de plus, dotée de sa capote en alpaga assortie avec sa lunette en Mica, de son couvre capote ainsi que de ses petits seuils de portières coordonnés au coloris intérieur. Elle fut acquise par son propriétaire actuel, un amoureux de microcars, en 2014. Il entreprit alors une restauration totale pour redonner à cette Rolux son aspect neuf. La voiture fut alors intégralement désossée et le châssis fut mis à nu. Pour plus

de confort à l'utilisation et afin de lui offrir des performances plus actuelles, un moteur Ydral 175 cm³ a été installé. Son propriétaire a également remplacé la malle arrière par une de forme plate réalisée sur mesure afin d'affiner la silhouette du roadster selon ses goûts. Il a en revanche conservé celle installée à l'époque qui sera remise avec le véhicule. Cette malle plate permet d'ailleurs l'installation d'une roue de secours accueillant l'immatriculation de la petite voiture. Notre Rolux est dotée d'un joli petit volant en bois et d'un klaxon à main parfaitement rétro. L'ensemble des travaux est documenté par un important dossier de photographies ainsi qu'une expertise réalisée à la fin de la restauration permettant d'attester de la qualité des interventions effectuées. Notre Rolux n'a que très peu roulé depuis la fin des travaux et est par conséquent en parfait état, à l'intérieur comme à l'extérieur. Ce ravissant petit roadster deux places est parfaitement décalé et n'est pas dépourvu de charme. Il saura combler tout collectionneur de microcars et tout amateur de voitures rares.

Our Rolux Baby VB58 was built in 1948. Its colour is an elegant two tones light green and white and its interior is beige, sorted with its alpaca soft top and soft top cover. This car is in near perfect condition and was acquired by its current owner, a true micro car enthusiast, in 2014. He then started a frame off restoration and the car was totally disassembled. In order to provide more comfort and power, its engine was replaced by a 175cc Ydral. Its owner also replaced the rear panel so that it would improve the looks of his Rolux. The original one was spared and will be provided with the car. Many accessories are fitted with the car such as the spare wheel attached to the rear panel, a beautiful wooden steering wheel and a hand-operated horn. The entire restoration process is documented by a complete dossier of pictures showing its quality and an expert assessment was done once the work was completed. This Rolux was barely driven since the end of the restoration and is, therefore, in outstanding condition. This lovely two seaters roadster will satisfy any micro car collector or rare cars enthusiast.



« La micro voiture française qui ne manque pas d'allure ... »

Marque: Rolux
Modèle: Baby VB58
Millésime: 1948
Motorisation: Monocylindre deux temps
Cylindrée: 175 cm³
N° de châssis: 25159

Carte grise française / French registration



18 000 / 23 000 €



Une voiture témoin de toute une époque et de l'inventivité humaine.
Une jolie microcar française à l'allure irrésistible.
Une Rolux Baby totalement restaurée et en magnifique état.



1962 - MG A 1600 MK2 ROADSTER

Pour prolonger le succès de la «A» et continuer de séduire une clientèle internationale, la marque d'Abingdon fait évoluer son modèle par touches successives. Fidèle à l'esprit de l'un de ses slogans « Safety fast » ou « rapide et sûre », la marque à l'octogone va améliorer les performances du roadster mais aussi son comportement. La MG A reprend la ligne des barquettes qui coururent au Mans et fut présentée au salon de Frankfort en 1955. Le trait est d'une grande pureté. Elle inaugure une nouvelle ère loin du style des dernières Midgits d'avant-guerre. Son moteur est un 1500 développant 68 puis 72 chevaux. En 1959, la voiture reçoit un moteur 1600 de 78 ch. et des freins à disques à l'avant. C'est en 1961 que sort la MKII avec pour modification le réalésage du moteur passant ainsi de 1588 cm³ à 1622 cm³ pour 91 ch. SAE. Ce moteur avait été développé pour pouvoir également équiper des berlines du groupe BMC et rationaliser ainsi les investissements. Esthétiquement, les feux arrières sont modifiés mais c'est surtout la calandre qui est revue: à barrettes verticales, elle est désormais légèrement en retrait. Avec seulement 8 719 exemplaires produits, soit moins de 10 % de la production des MGA, les 1600 MKII sont rares et plus encore en Europe. Le marché américain a en effet absorbé près de 80 % de la production. La MGA 1600 MKII, dernière évolution du modèle sera remplacée en juin 1962 par la MGB. Après plus de 101 000 exemplaires produits la MG A fut à son époque la voiture de sport la plus vendue aux Etats Unis. La MG A 1600 MKII ayant bénéficié des évolutions du modèle propose ainsi des performances satisfaisantes et distille toujours à ses heureux passagers, un parfum de liberté cheveux aux vents.

La voiture que nous proposons est un attirant roadster MGA de type 1600 MKII de l'année 1962. Il propose une jolie livrée combinant une carrosserie bleu ciel associée à une capote en alpaga et un intérieur noir. Les sièges en simili noir sont eux aussi très propres et peuvent être recouverts d'un couvre-tonneau de la même couleur. Achetée en 2002 par son actuel propriétaire,

la voiture a ensuite été restaurée il y a une dizaine d'années afin de lui redonner sa superbe. A cette occasion, la carrosserie a notamment été mise à nu et entièrement sablée. Jalousement conservée, elle n'a que peu roulé depuis et sans être parfaite aujourd'hui, sa qualité de présentation est tout à fait satisfaisante. La peinture, le châssis, les chromes, l'intérieur, les jantes fil... tous les éléments sont en bon état de présentation. Un coupe-circuit a été installé et la pompe à essence vient d'être remplacée. Les coûts de restauration pouvant s'avérer très importants sur une ancienne, notre exemplaire déjà restauré est une opportunité d'acquérir une voiture utilisable dès à présent. Son coloris « pop » vous ramènera instantanément et avec joie dans l'univers des années 1960. Le succès de la MGA tient sans doute en grande partie dans sa ligne séduisante et l'aspect sportif de ce petit roadster à sensations. Dans sa version MKII, la MG A est devenue relativement recherchée et sa cote ne cesse de sérieusement progresser. Notre exemplaire est de ce point de vue très certainement une opportunité. C'est la saison des cabriolets, alors profitez-en, roulez !

This is an attractive 1961 MGA 1600 MKII. It has a lovely light blue paintjob and a black interior. Its black leather upholstery is in good condition and a tonneau-cover comes on top of it. It also features a hood and tonneau cover. The car was acquired by its current owner in 2003, then it was comprehensively restored and its body was sanded. Kept by its owner since then, the car was barely used which explains its quality today. The paint, the chromes, the chassis, the interior and the wheels are showing great. A circuit breaker was installed and the fuel pump was recently changed. Restoration cost can be very high and this car is an opportunity as it is in very good condition and road ready. Its livery will bring you back straight to the 1960's. MKII 1600 MGA's have become quite sought after and their prices are rising. Summer is coming, so dont miss it and enjoy it !



« Quand Morris Garage tient la recette du roadster à succès »

Marque: MG
Modèle: A 1600 MK2
Millésime: 1962
Kilométrage: 8 555 miles au compteur
Motorisation: 4 cylindres en ligne
Cylindrée: 1 622 cm³
N° de châssis: GHNL2102918



Carte grise française / French registration

25 000 / 35 000 €



Une voiture de collection « facile » à vivre et à rouler
Un des plus jolis petit roadster de sa génération
Un exemplaire déjà restauré dans le passé et bien conservé



1973 - ALFA ROMEO 2000 GTV

Présenté le 9 septembre 1963 au Salon de Francfort, le célèbre « coupé Bertone » inaugure la nouvelle usine d'Arese et demeure l'un des modèles les plus emblématiques de la marque au trèfle. A la fois élégante, fluide et sportive, sa ligne moderne est l'œuvre de Giorgetto Giugiaro, qui fait alors ses débuts chez Bertone. Apparue en 1966, la déclinaison GT Véloce est d'abord proposée avec un moteur 1600, le tournant majeur apparaîtra en 1968 avec la version équipée du moteur 1750 qui évoluera en GT 2000 en 1971. Véritable aboutissement de la lignée, la 2000 Tipo 105.21 revêt une robe évocatrice avec ses quatre phares, son capot totalement lisse, ses feux arrière allongés, ou encore ses blasons arborant le dragon de Visconti au niveau des custodes arrières, faisant référence aux origines milanaises du constructeur. Sous le capot, le quatre cylindres en ligne à double arbres à cames en tête de 1 962 cm³ est dérivé du 1750 et développe désormais 132 chevaux. Accouplé à une boîte de vitesse mécanique à 5 rapports, il propulse le coupé à 195 km/h. Sa conception en alliage léger et sa monte à deux carburateurs en font une véritable pièce d'horlogerie fidèle à la réputation d'Alfa Romeo. L'intérieur est quant à lui bien agencé, les larges cadrans évoquent la sportivité, tout comme les nouveaux sièges qui équipent la série 2000. Le volant en bois se marie aux nombreux inserts recouvrant le tableau de bord, la console centrale et le pommeau de levier de vitesse, apportant une touche de charme bien italien. Produite à 37 459 exemplaires, l'Alfa Romeo 2000 GT Veloce aura su conquérir son public grâce à sa ligne harmonieuse et ses réelles qualités dynamiques. Aboutissement d'une lignée mythique, elle est aujourd'hui la plus recherchée des « coupé Bertone » de route.

Notre Alfa Romeo est une GT Veloce 2000 mise en circulation à Rome le 16 octobre 1973. De couleur Grigio Chiaro Metallizzato associé à un intérieur noir en simili avec des moquettes noires, sa livrée actuelle est conforme à sa sortie d'usine comme l'atteste le Centro Documentazione Alfa Romeo. Elle serait de plus « matching numbers ». Son actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2014 auprès du professionnel néerlandais renommé Smiths Veglia. La voiture fut importée d'Italie vers la Hollande en 2010,

après qu'elle fut entièrement restaurée en 2007 par Cassia Due Ci à Rome dans le respect de ses spécifications originales. La carrosserie avait alors bénéficié d'un traitement anti-corrosion et l'intérieur avait été revu. La mécanique enfin, refaite intégralement en 2011 aux Pays Bas vous permettra de profiter des montées en régime du vigoureux 4 cylindres. Notre GT Veloce est donc dans un excellent état général. On retrouve les deux gros compteurs ronds derrière le magnifique volant en bois à trois branches. Les chromes, les jantes, les seuils de porte, la sellerie et la peinture ont une belle qualité de présentation. Fait exceptionnel, elle est accompagnée d'une documentation d'époque assez fournie qui permet de retracer son historique et aurait été conservée par son premier propriétaire italien jusqu'en 2010. Le propriétaire actuel a d'ailleurs conservé ses plaques d'immatriculation italiennes d'époque. Cette voiture est prête à partir et peut être même à courir selon le plaisir de son futur acquéreur, étant aussi dotée de sa fiche FIVA. Les coupés Alfa Romeo font partie de ces pièces indispensables à toute collection et notre GT Veloce représente une occasion unique d'acquérir un exemplaire particulièrement désirable doté d'un pedigree rare.

Our Alfa Romeo GT Veloce 2000 was sold in Roma on October 16th 1973. Its original colour is Grigio Chiaro Metallizzato with black interior and black carpets, as certified by the Centro Documentazione Alfa Romeo, its engine would be original as well. This car moved from Italy to Netherland in 2010 and its current owner acquired it in 2014 at Smiths Veglia, in Netherland. Our Alfa Romeo was fully restored in Italy in 2007 by Cassia Due Ci in Roma and was treated against corrosion, the interior was also remade. Its engine was fully rebuilt in Netherland in 2011 and works perfectly. In very good overall condition, our 2000 GTV is very well documented, allowing us to trace its history. The original licence plates are supplied with the car. Road ready, it is your choice to use it as a road car or on classic car competition events as it has a FIVA passport. These GTV Bertone are a true must have in a complete car collection, this is a rare opportunity to purchase a very good example, with a very good documentation.



« Un coupé nommé désir signé du Maître Giugiaro »

Marque : Alfa Romeo
Modèle : 2000 GT Veloce
Millésime : 1973
Kilométrage : 9 700 km au compteur
Motorisation : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 1 962 cm³
N° de châssis : AR2442032



Carte grise française / French registration

30 000 / 40 000 €



Un des coupés italiens les plus désirables de sa génération
Un historique incroyable pour cette Alfa Romeo 2000 en bel état
Une voiture performante et éligible dans de nombreuses manifestations



1975 - RANGE ROVER CLASSIC V8 3,5L

Lancé en 1966, le projet du Range Rover, alors appelé « break à empattement de 100 pouces » par les ingénieurs de Land Rover, débouche sur sa commercialisation en 1970, immédiatement après sa présentation officielle à la presse le 17 Juin de cette même année. Le cahier des charges fixé pour le développement de ce véhicule pionnier de sa catégorie était aussi simple qu'exigeant. Selon Charles Spencer King alors ingénieur en chef des nouveaux véhicules pour tout le groupe British Leyland Motor Company, souvent qualifié de « père » du Range Rover, il s'agissait pour Land Rover de proposer une voiture capable d'allier les capacités d'un tout-terrain aux performances et au confort d'une berline routière. Mais les anglais ont une fois de plus relevé le défi: le Range est un engin d'une polyvalence exceptionnelle. Il a ouvert la voie et montré le chemin à suivre pour la concurrence dans la catégorie des 4x4 de luxe qu'il a lui-même créé. La première génération, la « classic », disponible uniquement en deux portes jusqu'en 1981, est dotée d'un moteur V8 en aluminium obligatoirement accouplé à une boîte manuelle jusqu'à 1982, d'une transmission intégrale permanente, de freins à disque aux 4 roues et surtout d'une suspension à ressorts hélicoïdaux, innovation majeure par rapport aux 4x4 de l'époque. En intégrant toujours les dernières nouveautés pour évoluer, le Range a d'ailleurs toujours été précurseur. À sa sortie en 1970 ce baroudeur était aussi avant-gardiste du point de vue du style. Le dessin de ce gros break de luxe haut perché est alors inédit mais tout de suite plébiscité. Depuis reprise de génération en génération, sur le P38 qui a succédé au Classic, le L322 ou le L405 plus récemment, la silhouette de ce 4x4, caractéristique, est indémodable. Succès jamais démenti depuis 46 ans cette année, le Range est devenu un « must » de l'automobile, particulièrement les premières générations.

L'exemplaire proposé est un superbe Range Rover Classic trois portes d'octobre 1975 vendu neuf en Suisse. Il est motorisé par le V8 3,5L à carburateurs d'origine Rover développant 135 chevaux. Le dessin original de Charles Spencer King est superbe dans la plus prisée des livrées, rouge « Masai red » avec des pare-chocs en finition acier sans retours. Il est bien sûr doté de sa fameuse calandre verticale en métal noir. Son intérieur en simili beige est associé à des moquettes biscuit assorties. Notre véhicule a fait

l'objet d'une restauration cosmétique complète dans le respect de l'authenticité de ce Range Classic qui se trouve dans un excellent état général. À cette occasion sa carrosserie, sa sellerie et son ciel de toit ont été intégralement repris. La mécanique n'a pas été oubliée et une révision complète a été récemment effectuée, le pont arrière a également été changé. Notre Range est doté de la direction assistée, de l'essuie glaces arrière ainsi que des vitres teintées optionnelles et bien entendu des équipements spécifiques d'époque tels que les petits rétroviseurs en bout d'aile avant qui ont été conservés. Acheté par son propriétaire actuel à Reims il y a sept ans, ce Range Rover est en excellent état général et son essai routier nous a donné toute satisfaction. Sa couleur typiquement Seventies et peu courante présente très bien, tout comme l'intérieur et la structure très saine, point à surveiller pour ce type de véhicule. Ce rare et recherché Range Rover de première série est un collector hors du commun. Il fera de vos virées sur tous les types de route, seul ou en famille, un véritable régal. Un véhicule à acquérir avant les autres et dont la conduite comme l'évolution de sa cote vous donneront tous les jours le sourire.

Our model is a 2-doors Range Rover from 1975 delivered new in Switzerland and powered by the 3.5 litres V8 engine developing 135 bhp. Designed by Charles Spencer King, it is painted in the famous « Masai red » with steel-finished bumpers and the black front grille. The beige leatherette upholstery also has matching colour carpets. This Range went through a comprehensive restoration that included the body, the upholstery and the headliner. It benefitted from an important service as well that included an overall check up and the replacement of the rear axle. It is fitted with its rear window wiper and optional tinted windows, as well as some details such as the front fender rear view mirrors that were spared. Acquired by its current owner in Reims five years ago, this Range Rover is in excellent condition and is a pleasure to drive, as we noticed when we road-tested it. Its rare typical seventies livery is astonishing. With a very clean chassis, this rare and sought after Series 1 Range Rover will make your trips on all kinds of roads much more enjoyable. This is one car you must purchase before the others do!



« Le premier opus de ce qui allait devenir un mythe... »

Marque : Land Rover
Modèle : Range Rover Classic
Millésime : 1975
Kilométrage : 55 650 km au compteur
Motorisation : 8 cylindres en V
Cylindrée : 3 532 cm³
N° de châssis : 35818978D



Carte grise française / French registration

35 000 / 45 000 €



Le 4X4 coupé capable de tout et incroyablement en avance sur son temps

Un Range « Classic » trois portes terriblement tendance

Un très bel exemplaire tout simplement irrésistible



1982 - FERRARI 400 I

En 1960, le Commendatore n'oublie pas de proposer un modèle plus familial que ses exigeantes biplaces de sport, il s'agit de la célèbre 250 GT/E. En 1972, la 365 GT/4 est présentée. Basée sur un châssis de 365 GTC/4 rallongé de 20 cm, elle dispose de la plus grande habitabilité jamais offerte sur une Ferrari laissant présager un confort inédit pour la marque. Le moteur est le prestigieux V12 Tipo F101 AC de 4,4 litres à double arbre à cames en tête, gavés par six carburateurs Weber 38 DCOE, le tout développant 310 chevaux. Elle est à l'époque l'auto la plus chère de tout le catalogue Ferrari, et la seule à disposer d'un moteur en position avant. La voiture emmène quatre passagers dans un intérieur entièrement tendu de cuir jusqu'au plafond, avec des placages de bois précieux. Cette auto à la ligne acérée et toute en finesse bénéficie d'une grande nouveauté dans l'histoire de Ferrari. En effet c'est la première fois dans la gamme que fut proposée de série une boîte automatique, à convertisseur de couple hydraulique General Motors à trois rapports, la boîte mécanique n'étant plus qu'en option. La 365 GT/4 sera remplacée en 1976 par la 400, dotée d'un nouveau moteur de 4,8 litres et 340 chevaux. Les carburateurs seront remplacés en 1979 par l'injection électronique Bosch faisant tomber la puissance à 310 chevaux et la 400 devient désormais 400i. Une dernière évolution apparaît en 1985, la 412, avec un moteur de 4,9 litres, produit jusqu'en 1989. La dynastie des Ferrari 2+2 « cubistes » connaîtra un succès incontesté puisque 2896 exemplaires de ces belles et aristocratiques GT seront assemblés pendant près de deux décennies par l'usine de Maranello.

La voiture que nous vous proposons est une très attrayante Ferrari 400i à boîte de vitesse automatique. Elle fut mise en circulation le 28 mai 1982. D'origine suisse, cette auto fut livrée neuve à Zurich par le concessionnaire Autodino AG. Sa livrée sied particulièrement bien à l'allure de sa ligne, associant une peinture bleue à un intérieur en cuir de couleur crème et des moquettes couleur biscuit. La voiture se présente dans un

excellent état général. Elle dispose d'une peinture dans un état de présentation très satisfaisant. L'espace intérieur est quant à lui très bien conservé et demeure une irrésistible invitation au voyage. Élément important à considérer, notre exemplaire possède son carnet d'entretien ainsi que son manuel d'utilisateur. Le carnet tamponné permet de constater que cette 400i a bénéficié de soins réguliers au cours de son histoire. Notre exemplaire qui totalise 108 000 kilomètres vient d'être vidangée et contrôlée. Son douze cylindres est réputé fiable d'autant que la distribution est assurée par une chaîne. Dédouanée et proposée avec son attestation FFVE, sa fiche FIVA et son contrôle technique, elle peut être immédiatement immatriculée. Cette Ferrari, l'une des 873 exemplaires de 400i Auto fabriqués, reste une fabuleuse voiture de grand tourisme. Son majestueux V12 ravira les 4 occupants chanceux de voyager dans une voiture de grande classe. Ne manquez pas d'enchérir sur ce bel exemplaire proposé à une estimation inférieure au niveau actuel du marché qui semble avoir définitivement redécouvert les charmes de cette série 2+2.

This very attractive Ferrari 400i is fitted with an automatic gearbox. It was sold on May 28th 1982 by Autodino AG in Zurich, Switzerland. Its colour is down to the ground with its body, the blue paintwork is associated with a cream upholstery and brown carpets. The car is in very good condition. The inside is amazing, a true invitation for a great ride. Our Ferrari 400i is supplied with its service book and its owner's manual. Its service book shows a regular maintenance and certifies that the car has 108 000 kilometres. Moreover, it received an oil change and was checked prior to the sale. This V12 is known to be a reliable engine and it has a distribution chain instead of a timing belt. It has a Swiss registration although the car has a FFVE certification, a FIVA passport and all custom duties were paid for. This 400i is one of 873 built and is a fantastic GT car. It has a very reasonable estimation and is therefore a great opportunity before these cars become too expensive.



« Luxe, calme et volupté... »

Marque : Ferrari
Modèle : 400 I
Millésime : 1982
Kilométrage : 8 820 km au compteur
Motorisation : 12 cylindres en V
Cylindrée : 4 823 cm³
N° de châssis : ZZFFEB06B000042007



Carte grise suisse, Attestation FFVE, véhicule dédouané
Swiss registration, FFVE Certification, Custom duties paid

45 000 / 65 000 €



Une Ferrari à nouveau très prisée du marché
Douze cylindres devant et 4 passagers derrière
Un exemplaire européen attractif et doté d'un carnet



1991 - PORSCHE 964 CARRERA 2 CABRIOLET

Le succès de la 911 s'est fait grâce à de subtiles évolutions. A la fin de la décennie 80, Porsche travaille sur le remplacement de la 3.2L et présente en septembre 1988 au salon de l'auto de Paris, la 964. Elle sera pour la première fois dans l'histoire de Porsche en quatre roues motrices. La version deux roues motrices sortira l'année d'après avec les versions Targa et cabriolet. Les trois déclinaisons de carrosserie peuvent bénéficier de la transmission 2 ou 4 roues motrices. Bien qu'esthétiquement très proche de la 3.2 litres même si elle propose des pare-chocs enveloppants et des jupes en bas de caisse, la nouvelle 911 est nouvelle à 85 %. Cette génération très courte de 911 qui ne durera que 4 ans sera produite à un peu plus de 31 000 exemplaires. La 964 conserve le célèbre Flat 6 refroidi par air, cette fois-ci catalysé et à double allumage. Doté de 3,6 litres de cylindrée, il développe 250 ch. à 6 100 tr/mn. La voiture s'offre des performances de premier rang avec un 0 à 100 km/h abattu en 5,5 s et le kilomètre DA en 25 s. Le moteur peut être associé à une boîte manuelle 5 rapports ou Tiptronic 4 rapports. La direction assistée est montée en série, ce qui rend la voiture plus facile à conduire que la 3.2L. Nouveauté importante, un aileron se déploie automatiquement à partir de 80 km/h. En 1992 un restylage engendre le remplacement des jantes Speedline par des jantes et des rétroviseurs plus aérodynamiques appelés « Cup ». Les Airbags à l'avant deviennent de série tout comme la climatisation. Le freinage opéré par 4 disques est à la hauteur de la réputation de la marque. Elle est la parfaite synthèse entre l'allure traditionnelle de la 911 et la technologie moderne.

Le modèle présenté est une Carrera 2 version Cabriolet de 1991 dotée d'une boîte de vitesse mécanique. Dans cette livrée bleue nuit et intérieur gris clair, cette voiture ne manque pas d'élégance. Elle possède un intérieur en cuir avec des sièges électriques chauffants et une capote noire avec son couvre-capote assorti. La voiture est aussi équipée de la climatisation et du double airbag. Les jantes et les rétro « Cup » complètent l'allure sportive de la bête. Elle se présente dans un excellent état général intérieur comme extérieur, la voiture ayant bénéficié au cours de ces dernières années de nombreux soins. Elle appartient depuis près de 8 ans au même propriétaire

qui l'utilise régulièrement et qui a procédé à une rénovation cosmétique de son véhicule. Parmi les travaux importants réalisés en plus de l'entretien mécanique, nous pouvons signaler la réfection complète de la peinture, de la sellerie ainsi que de la capote, factures à l'appui. Le dossier qui l'accompagne comprend le carnet d'entretien et de nombreuses factures qui permettent de retracer l'historique clair de cette voiture d'origine allemande, dans des mains françaises depuis 2000. Notre voiture, toujours équipée de son moteur d'origine, est munie de son étiquette sous le capot, de son manuel de bord, de sa trousse à outils, du double de clefs et de son compresseur. Cette 911 est prête à vous offrir le meilleur et les sensations que seule une Porsche peut transmettre. La 964 est un fabuleux compromis entre une voiture plaisir encore peu aseptisée et facile d'usage. Dans cette livrée cabriolet, notre exemplaire est une formidable occasion de s'offrir une mythique 911 et de rouler au son envoûtant du Flat 6 refroidi par air. Les 964 sont désormais une valeur sûre, n'attendez plus.

This is a 1991 Porsche 964 Carrera 2 convertible fitted with a manual gearbox. Its blue paintwork and its grey interior are very elegant. Its interior features light grey electric heating leather seats covered by a black soft top. It is also equipped with air conditioning and dual air bags. Its « Cup » wheels and side mirrors add some sporty look to the car. Our 964 is in very good overall condition as it was very carefully maintained by its current owner, who purchased it eight years ago. During the last years, a new complete paintjob was done, as well as a new upholstery and soft top. This work is documented in its dossier along with service bills. As well included in the dossier are the original service book and many maintenance bills that retrace the history of this car that was delivered new in Germany and imported in France in 2000. The car has its original engine and is matching numbers. The owner's manual, the front hood sticker, the toolbox, the second set of keys and the compressor come with this 964. This convertible variant will give you anything a Porsche can offer. It is an outstanding compromise between technology and classicism, and its fantastic flat 6 engine will delight you even more with its top down.



« Toujours évoluer pour mieux perdurer »

Marque : Porsche
Modèle : 964 Carrera 2 Cabriolet
Millésime : 1991
Kilométrage : 167 800 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres à plat
Cylindrée : 3 600 cm³
N° de châssis : WP0ZZZ96ZMS453009



Carte grise française / French registration

45 000 / 55 000 €



Une 964 qui a propulsé Porsche dans l'ère des années 90
Le bon compromis entre classicisme et modernité
Un bel exemplaire cabriolet qui a tous les attributs recherchés



1987 - FERRARI GTS TURBO

Lancée en 1975, la Ferrari 308 et son moteur de 3 litres rencontre un important succès, notamment grâce à son apparition dans la série Magnum. Cependant Ferrari n'oublie pas son marché national, qui se trouve lourdement taxé sur les cylindrées de plus de 2 litres. Faisant suite à la Dino 206, puis à la 208 GT4, c'est tout logiquement qu'une version 208 à moteur 2 litres et 155 chevaux fait son apparition en 1980. Nettement moins compétitive que la 308 qui développe alors 255 chevaux, Ferrari se ressaisit en 1982 en greffant pour la première fois de son histoire un Turbo KKK au V8 qui développe alors 219 chevaux. La nouvelle 208 Turbo est alors plus en phase avec les attentes des clients du marché domestique de la marque au cheval cabré. L'adjonction d'un manomètre de pression de turbo, d'un spoiler arrière ainsi que d'une prise d'air latérale supplémentaire nécessaire au refroidissement du turbo ajoutent un soupçon d'agressivité. En 1985, la Ferrari 308 est remplacée par la 328. La 208 Turbo évolue alors en 1986 en déclinaison GTB ou GTS Turbo, tout en adoptant les codes esthétiques de la nouvelle berlinette. Le turbocompresseur KKK est alors remplacé par un IHI et la puissance du V8 monte alors à 252 chevaux, avec une meilleure gestion du couple du turbo. Ce dernier est toujours accouplé à une boîte de vitesse mécanique à 5 rapports. Produites à seulement 1 136 exemplaires les Ferrari GTB et GTS Turbo sont rares et constituent une alternative originale à la 328, à un prix plus contenu.

Notre exemplaire Berlinette à moteur V8 turbocompressé est une belle GTS Turbo de la fin de l'année 1987. Elle fut en effet livrée neuve le 4 décembre de cette même année par la concession Symbol Car Spa à Turin. Son indémodable combinaison de couleur allie une peinture couleur « Rosso corsa » à un intérieur en cuir noir et des moquettes noires. Cet exemplaire en très bon état général semble toujours avoir été choyé au cours de ces années. La voiture, élément important, est accompagnée de sa pochette

comprenant les différents manuels dont le carnet d'entretien et le manuel du conducteur mais aussi de sa trousse à outils et d'une housse Ferrari. D'après son dossier et son actuel propriétaire, la voiture a très peu roulé au cours des 15 dernières années, ayant parcouru moins de 1000 km et n'ayant connu jusqu'en 2015 que 2 propriétaires dont l'un pendant 25 ans. Afin de s'assurer de sa santé mécanique, notre GTS Turbo qui totalise à ce jour un peu plus de 50 000 kms, vient de bénéficier d'une révision incluant le remplacement de la courroie de distribution ainsi que différents contrôles. Elle dispose donc des meilleurs atouts pour séduire son futur acquéreur. Aussi belle et presque aussi puissante que sa soeur la 328 mais plus rare et plus exclusive, cette GTS Turbo saura vous enthousiasmer au grès de ses montées en régime. Cette Ferrari, qui déjà à son époque, dut palier une baisse de cylindrée par une suralimentation se retrouve finalement remise au goût du jour par l'histoire. Comme un clin d'oeil, la nouvelle 488 GTB sortie en 2015 et digne héritière de la saga des Berlinettes à moteur V8 remet aujourd'hui le « Turbo » au coeur du développement technique. Un signe peut être ...

Our GTS Turbo was sold on December 4th 1987 by Symbol Car Spa in Turin. It is painted with the famous « Rosso Corsa » and is fitted with a black leather upholstery and black carpets. The car is in very good overall condition and we can see that it has been used very carefully over the years. The original owner's manual, the servicebook, the toolbox and the Ferrari slipcover are supplied with our GTS Turbo. According to its current owner, the car only ran a thousand kilometres over the last 15 years and he would be the third owner. The odometer shows a bit over 50 000 kilometres and the berlinetta was just serviced, the timing belts were replaced. The GTS Turbo is just as pretty and almost as powerful as the 328, but it is also rarer and much more affordable. The turbocharger adds some excitement to the experience. Heir to this innovation, the new 488 GTB is now fitted with a turbo. Would it be a sign ?



« La Berlinette « turbocompressée » en avance sur son temps »

Marque : Ferrari
Modèle : GTS TURBO
Millésime : 1987
Kilométrage : 50 980 km au compteur
Motorisation : 8 cylindre en V
Cylindrée : 2 000 cm³
N° de châssis : ZFFZA28B000075441



Carte grise italienne / Italian registration

65 000 / 85 000 €



Une version rare de la Berlinette V8 qui offre les joies du Turbo en plus
Un exemplaire très soigné qui cumule les bons arguments
La Ferrari Turbo que le « downsizing » actuel remet au gout du jour



1962 - CHEVROLET CORVETTE C1

La Corvette fait sa première apparition au Motorama de General Motors en 1953. Dessinée par Bob McLean sous les ordres du célèbre Harley Earl, chef de projet de General Motors, elle propose l'utilisation inédite de nouveaux matériaux pour sa carrosserie, alliance de la fibre de verre et de résine. Un nouveau châssis à longerons caissonnés sera développé et la corvette héritera à son lancement d'un six cylindres produit par le groupe. C'est ainsi que naît la Corvette 1953, dont la mission est de faire oublier un peu le succès des roadsters européens et notamment anglais. Seule faiblesse, son six cylindres «blue flame» hérité de la gamme Chevrolet et qui ne développe pas la puissance dont le marché rêvait. Dans le but de corriger ce défaut et d'augmenter les ventes, c'est en 1955 qu'un nouveau moteur est proposé sur la Corvette. Il s'agit d'un V8, architecture qui sera déclinée sur les futures générations. Accouplé à une boîte automatique à 2 rapports ou à une boîte manuelle à 3 rapports. Ce V8 d'une cylindrée de 4.3 litres développe 195cv. C'est réellement en 1956 que la gamme se voit dotée de moteurs suffisamment puissants pour les standards du marché. Le V8 4.3 est proposé en trois versions développant 210, 225, ou 240 chevaux. Les performances sont en net progrès tout comme les ventes qui suivent la même évolution. Une boîte mécanique à 4 rapports sera également proposée en 1957. En 1962, le bloc 283ci est remplacé par un 327ci. Au-delà des performances, le mythe Corvette est aussi né du look exceptionnel de cette première génération. La C1, c'est une ligne unique, tirant certaines inspirations de l'univers aéronautique, un tableau de bord futuriste, un pare-brise panoramique enveloppant. C'est en 1958 que la Corvette subit le plus gros changement esthétique avec l'apparition des 4 phares et d'une calandre plus agressive. A partir de 1961, elle adopte un nouvel arrière préfigurant la génération suivante. La carrière de la C1 s'arrêtera en 1963, année de l'apparition de la C2 une corvette entièrement nouvelle.

Cette Corvette C1 de 1962 a été assemblée à l'usine de Saint Louis, Missouri. Elle est superbe, arborant une carrosserie couleur crème, assortie à un intérieur rouge, sièges en skai, planche de bord et moquettes. Les pneus à flanc blanc dans la pure tradition américaine viennent parfaire l'allure de cette corvette. Durant ces deux dernières années, elle a bénéficié d'une importante

remise en état mécanique, incluant entre autres, le changement des culasses, du radiateur, de l'allumage ainsi qu'une révision de la direction et des collecteurs d'échappement. L'intérieur fut quant à lui rénové avec la dépose du tableau de bord pour réviser l'ensemble des compteurs, la sellerie a été refaite et les moquettes ont été changées. La carrosserie est très propre, tout autant que les chromes et la capote noire qui offrent à notre Corvette une très belle qualité de présentation. Argument de choix, elle est équipée de son hard top d'origine. Son dossier inclut les factures de l'ensemble des révisions mécaniques dont le montant dépasse les 13 000 € ainsi que son owner's manual et un rapport d'expertise datant de décembre 2015. Il inclut également plusieurs Title permettant de certifier qu'elle n'a connu qu'un seul propriétaire depuis 1988 jusqu'à ce que son propriétaire actuel en fasse l'acquisition en 2014. La voiture est donc logiquement prête à rouler, les cheveux au vent, et sa boîte automatique vous permettra de profiter du couple du V8 en toute sérénité. Cette Corvette offrira à son futur propriétaire le plaisir infini de rouler dans l'une des plus belles réussites de l'industrie automobile américaine. Compte tenu de l'attrait grandissant des collectionneurs pour ce modèle déjà mythique et dont le nom et l'histoire perdurent, il y a fort à parier que sa cote ne fera que grimper dans les années à venir.

This 1962 Corvette C1, built at the Saint Louis, Missouri plant, is amazing with its cream paintjob and its red leatherette seats, dashboard and carpets. The whitewall tires are in the pure style of American tradition. During the last two years, it has gone through an extensive mechanical restoration that included the heads, the radiator and the distributor that were replaced. The steering and the exhaust manifold were renovated. The inside was not forgotten as the carpets and the upholstery were remade and the dashboard was taken apart in order to fix the gauges. Its body is clean, so are the chromes and the soft top. Its original hard top is provided with the car. Its dossier includes the last service bills which total reach more than 13,000 Euros, its owner's manual and a valuation of the car. Also included are former titles certifying that the car had only one owner from 1988 until its current owner purchased it in 2014. Our Corvette is road ready, and is more and more attractive to car enthusiasts. We can assure that its value will keep on rising.



« A son volant, c'est l'American Way of Life ... »

Marque : Chevrolet
Modèle : Corvette C1
Millésime : 1962
Kilométrage : 2 610 miles au compteur
Motorisation : 8 cylindres en ligne
Cylindrée : 5 359 cm³
N° de châssis : 20867S105371



Carte grise française / French registration

60 000 / 80 000 €



Une voiture absolument mythique dont le nom est devenu une marque
La sportive américaine par excellence
Un exemplaire entretenu sans compter ces dernières années



1970 – MASERATI INDY 4.2L

Officieusement dévoilée au Salon Automobile de Turin 1968 sur le stand Vignale en tant que projet, l'Indy est officiellement présentée par Maserati au Salon Automobile de Genève 1969. Avec ce nouveau modèle, il s'agit pour la marque au trident de perpétuer le succès de son coupé Sebring, lui-même digne héritier des coupés de Grand Tourisme 2+2 développés par la firme à partir 1957, avec la 3500 GT puis la 5000 GT. L'Indy vient compléter la gamme aux côtés de la Ghibli et de la Mexico, dont les positionnements sont quelque peu différents. Née aussi pour concurrencer l'Espada de Lamborghini, l'Indy pareillement coupé deux portes avec quatre places, est une réussite esthétique et mécanique. Dessinée par Giovanni Michelotti pour Vignale, son profil est très pur, sa face avant englobe à la fois pare-chocs et phares escamotables, tout en figurant le V de Vignale qui se prolonge jusque sur le capot. Son dessin est d'une grande modernité, à l'instar de la poupe arrière à pan coupé. La filiation de l'Indy avec son illustre aînée la Ghibli, plus exclusive avec uniquement deux places, est indéniable, bien que cette dernière soit l'œuvre de Giorgetto Giugiaro pour Ghia. Dérivé du moteur de la 5000 GT, l'Indy est équipée d'un noble V8 à 4 arbres à cames en tête, à la distribution par chaîne et alimenté par 4 carburateurs Weber double corps. Le couple est généreux et la sensation de puissance bien présente. Développant 260 chevaux pour la version initiale de 4.2L, les performances progresseront encore avec les versions 4.7L et 4.9L qui suivront, permettant même une vitesse maximale de plus de 250km/h. Bien conçue, l'Indy, dont le code interne est Tipo AM 116, sera baptisée ainsi en hommage aux victoires de Maserati aux 500 Milles d'Indianapolis en 1939 et 1940. Elle n'aura pas de descendance directe, ce qui ne fera que renforcer le caractère singulier de cette fantastique voiture, dont seulement 1 104 unités auront été produites toutes versions confondues.

La Maserati Indy proposée est une version 4.2L d'avril 1970, commandée neuve en Italie, chez Scardovi, concessionnaire Maserati à Bologne. À l'origine de couleur « Blue Pervinca », la voiture arbore aujourd'hui une belle robe rouge déjà ancienne, mariée à un intérieur en cuir blanc Connolly, délicieusement patiné, correspondant à sa configuration originelle. Cette attrayante livrée est parachevée par les jantes Borrani Dial de 14 pouces, conformes à l'origine. En bel état général de présentation et de fonctionnement, la voiture est munie de la boîte manuelle ZF à 5 rapports pour profiter des mélodieuses montées en régime du 8 cylindres. En tant que première version, notre Indy bénéficie du

très élégant tableau de bord en deux blocs distincts, l'un destiné au conducteur regroupant les 7 cadrans traditionnels relatifs aux informations des différents organes du véhicule, et l'autre pour le passager, agrémenté d'une montre de bord Jaeger et d'une veilleuse. Etant du millésime 1970, elle dispose aussi des appuie-tête réglables en hauteur, du pommeau de levier de vitesses en bille et d'un accoudoir central arrière moins proéminent que sur les tout premiers modèles. En plus de son équipement de série, comprenant notamment les vitres électriques et une finition du ciel de toit en cuir cousu, notre voiture est chose appréciable dotée de l'air conditionné. Arrivée en France en 2015 après avoir été détenue par un suisse pendant plus de 25 ans, cette voiture partiellement restaurée par le passé fonctionne très bien. Son essai nous a en effet donné toute satisfaction. Elle pourra au choix être utilisée en l'état, ou pour les plus exigeants faire l'objet d'une restauration approfondie au niveau carrosserie. Quoi qu'il en soit, elle vous ouvrira en grand les portes du clan Maserati. Alors sachez profiter de l'opportunité rare qui vous est offerte d'acquérir cette GT peu courante et actuellement en pleine redécouverte, promise à un avenir certain en collection !

Our Maserati Indy is a 4.2 Litres variant that was delivered on April 1970 by Scardovi, a Maserati dealer in Bologna, Italy. Though its original colour was « Blue Pervinca », the car has been repainted a while ago in red, associated with a white Connolly leather upholstery showing a lovely patina, that matches the original set up. Our car is also fitted with 14" Borrani Dial wheels that are similar to original specifications. This Indy is in good overall condition and is equipped with its ZF five speeds manual gearbox. Being a first series, our Indy's dashboard is divided in two parts: The driver faces 7 gauges while the passenger faces a Jaeger clock and a night-light. The interior is also fitted with original adjustable headrests, marble gear lever, a smaller rear armrest, electric windows, leather headliner and optional air conditioning. Acquired by its current owner in 2015, the previous owner had kept the car for over 25 years in Switzerland where the car was partially restored. Our Indy drives very well, and a test drive confirmed its very good mechanical condition. The purchaser may use this car as is, or push further the restoration work in order to have a perfect Maserati. This is a great opportunity to reach the limited circle of Italian GT owners. As the Indy starts to attract much interest, its future as a collectible makes no doubt and you need to move first.



« Appellation américaine pour GT de grande classe à l'italienne »

Marque : Maserati
Modèle : Indy
Millésime : 1970
Kilométrage : 88 461 km au compteur
Motorisation : 8 cylindres en V
Cylindrée : 4 136 cm³
N° de châssis : AM 116 444



Carte grise française / French registration

65 000 / 85 000 €



Une Maserati classique au dessin d'une grande beauté
et appréciable en famille

Les joies d'un V8 italien à l'agrément de conduite inégalable

Un bel exemplaire d'un modèle rare faisant l'objet d'un fort regain d'intérêt



1997 - FERRARI F355 SPIDER

Succédant à une Ferrari 348 dont la production ne durera qu'un peu plus de trois ans, la Ferrari F355 s'imposera finalement comme le plus gros succès commercial de la marque jusqu'alors. Introduite en 1994, la F355 reprend les bases de sa devancière et sa ligne que l'on doit toujours à Pininfarina est modernisée. Les écopes d'air latérales sont adoucies et mieux intégrées, la face avant est revue tandis que le bandeau arrière réintègre les quatre feux ronds si chers à l'image de Ferrari. Cet exercice de style fut principalement guidé par la recherche d'une aérodynamique optimale nécessitant 1 800 heures en soufflerie. Sa mécanique est caractérisée par un V8 de 3 496cm³ issu de la 348, qui intègre une nouvelle configuration à 5 soupapes par cylindres. Sa puissance grimpe à 380 chevaux, soit un rendement de 109 chevaux par litre, un record à l'époque pour un moteur atmosphérique. Elle est disponible en boîte mécanique ou automatique de type F1 avec palettes au volant. L'habitacle offre une sellerie en cuir Connolly du plus bel effet, et des sièges baquets en composite sont également disponibles en option. D'abord proposée en version GTB et GTS, une déclinaison Spider fait son apparition en 1995, elle sera la première Ferrari décapotable munie d'une capote à commande électronique. Véritable modèle charnière pour le constructeur au cheval cabré, la Ferrari F355 apparaît comme étant l'une des berlinettes les plus abouties. Sa ligne indémodable, son comportement routier exemplaire et le son envoutant de son V8 en font un véritable incontournable. De plus en plus recherché, notamment en version Spider dont seulement 2 664 exemplaires furent construits, il s'agit d'un modèle rare et dont l'avenir en collection ne fait nul doute.

Le modèle que nous vous présentons est une désirable Ferrari F355 Spider, achetée neuve en Allemagne auprès de Ferrari Deutschland GMBH et mise en circulation le 7 mai 1997. Argument de choix, elle est équipée de la rare boîte manuelle à six rapports et donc de la célèbre grille. Acquis par son propriétaire actuel en 2010 auprès d'un professionnel, il s'agit d'un exemplaire au kilométrage raisonnable puisque son compteur n'indique qu'un peu plus de 66 000 kilomètres. Sa livrée combine une originale et seyante peinture de couleur bleu «Blu Swaters» à une capote assortie et à un intérieur cuir en très bon état «Crema» sur moquettes bleues. Option rare, elle propose un cuir étendu, de nombreux inserts de carbone ainsi qu'un repose-pieds en métal brossé. Dotée de la climatisation, elle est aussi munie de son

couvre-capote assorti à la carrosserie, de sa trousse à outils complète ainsi que de sa housse. Sa qualité de présentation est satisfaisante et en phase avec son kilométrage. Son entretien mécanique est lui soutenu par un dossier de factures et de contrôles techniques ainsi que par son carnet d'entretien retraçant l'ensemble des maintenances effectuées. Le dernier service majeur a eu lieu en fin d'année 2010 et comprenait le remplacement des courroies de distribution et de l'embrayage ainsi que l'ensemble des vidanges pour un montant de plus de 4 000 Euros. La voiture avait alors 58 163 kilomètres. L'acheteur devra donc prévoir une révision générale incluant les courroies de distribution. Véritable icône des années 1990, la Ferrari F355 n'a pas pris une ride et ce Spider se présente à vous dans une configuration des plus désirables, à une estimation des plus attractives. A vous d'en profiter !

Introduced in 1994, the Ferrari F355 replaced the 348. Its shape was more contemporary and aerodynamic, and its V8 engine issued from the 348 received a new 5 valve per cylinder configuration, with an output of 380 bhp. It was available with both a six speeds manual gearbox and the new F1 automatic transmission. A Spider was added to the range in 1995, only 2 664 examples were made. Renown as one of the most exciting and successful Ferrari berlinetta, it is more and more sought after and its future as a collectible makes no doubt. Our Ferrari F355 Spider was delivered new in Germany by Ferrari Deutschland GMBH on May 7th 1997. It is fitted with the highly desirable six speeds manual gearbox. Its current owner purchased the car in 2010. The odometer shows only a bit more than 66 000 original kilometres. Painted with an elegant „Blu Swaters“ with a matching soft top over a „Crema“ interior and blue carpets, this F355 also has optional extended leather seats, carbon inserts and brushed-metal footrest. Equipped with air conditioning, It will be supplied with its hood cover, its original toolbox, as well as its slipcover. Its dossier includes the original service book as well as many maintenance bills that retrace the pedigree of the car. The last major service was completed in 2010 and included the replacement of the timing belts as well as the clutch. Total bills reached more than 4 000 Euros. The purchaser will have to plan on servicing the car again. As a true 1990's icon, this Ferrari F355 Spider has a highly desirable configuration and its estimation is very reasonable. Don't let this one pass you by!



« Les joies du V8 au grand air... »

Marque : Ferrari
Modèle : F355 Spider boîte Mécanique
Millésime : 1997
Kilométrage : 66 100 km au compteur
Motorisation : V8
Cylindrée : 3 496 cm³
N° de châssis : ZFFXR48B000105723

Carte grise française / French registration



70 000 / 90 000 €



L'une des plus réussies berlinettes à moteur V8
Une séduisante version spider à boîte de vitesse mécanique
Un exemplaire très bien positionné sur un marché toujours porteur



1974 - BMW 2002 TURBO

La gamme à deux portes surnommées « 02 » sera lancée chez BMW en 1966. Alors que le constructeur n'est pas au mieux de sa forme, c'est toute une nouvelle clientèle qui va s'intéresser à ces coupés de caractère. C'est au designer Italien Michelotti, que l'on doit le design si caractéristique de cette nouvelle ligne de produits qui marquera pendant de nombreuses années l'identité stylistique de la firme allemande. Surfant sur le succès de la marque en championnat d'Europe de tourisme grâce à l'addition d'un turbo sur le modèle de compétition, BMW décide en 1973 de transposer cette technologie sur une voiture de route, faisant de sa 2002 la première voiture Européenne dotée d'un tel système. Esthétiquement, la 2002 Turbo est dotée de quatre élargisseurs d'ailes rivetés, d'un aileron en caoutchouc et d'un large spoiler avant, sur lequel figurait un sticker « 2002 Turbo » écrit à l'envers. Le ton est donné. Le moteur quatre cylindres en ligne à injection Kugelfischer se voit donc greffer un turbocompresseur KKK après avoir reçu des pistons plus résistants ainsi qu'une culasse renforcée. La puissance grimpe alors de 130 à 170 chevaux. Cette mécanique est accouplée à une boîte de vitesse manuelle Getrag à 4 rapports ou 5 en option. A l'intérieur, la 2002 Turbo se voit gratifiée de sièges baquets enveloppants, faisant face à un bloc compteurs de couleur rouge surplombé d'un volant gainé de cuir. Un manomètre de pression de turbo fait également son apparition. La réalisation de l'ensemble est confiée au tout récent département Motorsport qui signe là une première réalisation détonante, début d'une aventure qui se perpétue toujours actuellement. Seules 1 672 BMW 2002 Turbo furent construites, en faisant dès sa sortie une voiture rare. Désormais très recherchées, elles offrent des sensations sans compromis grâce à un turbo « à l'ancienne » et à une livrée radicalement sportive.

La voiture de notre vacation, une très désirable et belle 2002 Turbo, arbore une robe blanche « Chamonix », sa couleur d'origine. Ses stickers si emblématiques du modèle complètent le look de la voiture dont la cosmétique est parfaitement satisfaisante. A l'intérieur, la sellerie est en simili noir, pour accentuer l'impression de sportivité celle-ci est micro perforée sur les dossiers des sièges baquets. L'auto est dotée de la boîte 5 vitesses. Le conducteur fait face à un volant trois branches en cuir et aux différents compteurs dont celui de pression du turbo. Les moquettes sont de couleur grise. L'ensemble est homogène et présente très bien avec une légère et agréable patine. Mise en circulation le 8 octobre 1974, cette voiture, point important, est d'origine française et son historique est

quasiment complet. Le dossier qui l'accompagne permet en effet de retracer les temps de détention des anciens propriétaires. Elle n'a ainsi connu que deux propriétaires de 1976 à 2013. Les factures des entretiens réalisés sur la voiture au cours des 15 dernières années témoignent du soin régulier qui lui a été apporté. Bon nombre d'entre eux furent notamment effectués au sein du réseau, au garage BMW Julien Fraisseix de Limoges. Parmi les importants travaux récents on peut notamment citer la réfection du moteur et du turbo en 2011, du circuit de refroidissement ainsi que quelques travaux cosmétiques extérieurs. Cette voiture en excellent état général fonctionne donc très bien et est tout à fait saine. Elle sera livrée avec son dossier complet comprenant bien sûr les factures, les contrôles techniques ainsi que son double de clefs d'origine. Cet exemplaire dans un très bel état, est incontestablement un modèle important dans l'histoire de la marque munichoise. Rare sur le marché, il bénéficie aujourd'hui d'un véritable engouement de la part des collectionneurs. Les prix sont donc très significativement orientés à la hausse et trouver un tel exemplaire est une opportunité qui ne se représentera peut-être pas prochainement. Le turbo vous procurera des joies oubliées à son volant. De plus, elle est la bienvenue dans de nombreuses manifestations. Saurez-vous dompter ses 170 chevaux ?

This is a highly desirable BMW 2002 Turbo. Its white « Chamonix » paintwork is similar to original and it wears the famous motorsport and turbo stickers. The body is in very good condition, so is the interior with beautiful leatherette bucket seats, the car also has 5-speed gearbox. The driver seats in front of a three-spoke steering wheel covered with leather and gauges that include the turbo pressure. The carpets are grey. The car is very homogenous, all in very good condition with a light patina. This 2002 was delivered on October 8th 1974 in France and its history is almost complete. Its dossier retraces it since 1976, and we can certify that this BMW had only two owners from 1976 until 2013. The maintenance is traced over the last 15 years, and most services were done by a BMW garage in Limoges. The engine and turbo were fully rebuilt in 2011 and the cooling system, the brakes and some cosmetics were made over the last years. This car is amazing and works perfectly fine. It is provided with its entire dossier that includes many service bills, many MOTs and the second original set of keys. This car is an important piece of BMW's history, and 2002 Turbos have become very rare and very desirable. Its prices have risen over the last years, and this example is an excellent opportunity you will not have everyday.



« BMW démocratise les joies du turbo ... »

Marque : BMW
Modèle : 2002 Turbo
Millésime : 1974
Kilométrage : 63 690 km au compteur
Motorisation : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 1 990 cm³
N° de châssis : 4290927



Carte grise française / French registration

85 000 / 105 000 €



Un modèle performant emblématique dans l'histoire de BMW
Une version rare dont la cote est en hausse sensible
Un bel exemplaire d'origine française et bien entretenu







1989 - FERRARI TESTAROSSA

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

Le modèle que nous présentons est une très séduisante Ferrari Testarossa livrée neuve en Suisse par le concessionnaire Autodino, à Zurich le 20 Janvier 1989. Elle est dans une configuration couleur flatteuse, arborant une peinture rouge « Rosso Corsa », une sellerie de cuir beige et des moquettes assorties. Dans un excellent état général intérieur comme extérieur, cette Testarossa, d'après le dossier qui l'accompagne, serait une 3ème main. Elle fut achetée à son premier propriétaire par un français en 2007, puis achetée en 2011 par son actuel propriétaire toujours en France. Atout incontestable et primordial, son kilométrage actuel et certifié n'est que de 18 300 kilomètres, expliquant l'excellente condition de conservation de notre exemplaire. Celui-ci bénéficia

d'une révision importante en 2007 au sein du réseau Ferrari. Les travaux avaient alors porté sur le changement des courroies de distribution et la vérification de l'embrayage en plus d'une inspection générale. Elle avait alors 13 605 kilomètres. Un service général incluant les courroies de distribution sera donc à prévoir par l'acheteur. Le véhicule semble en parfait état de fonctionnement et son contrôle technique est vierge. Notre Testarossa est munie de sa pochette comprenant tous ses documents tels que le carnet d'entretien, le manuel d'utilisation, la liste du réseau Ferrari ou encore la fiche d'entretien du système antipollution. Elle est en plus dotée de sa housse sur mesure, de sa trousse à outils et cric, de son autoradio Blaupunkt d'origine avec ses notices, ainsi que d'une ligne d'échappement Capristo qui sublime les montées en régime du 12 cylindres. Cette Testarossa belle et faiblement kilométrée, symbole automobile de sa génération, bénéficie de solides arguments pour séduire les amoureux du modèle. Cette Ferrari, qui fait plus que jamais tourner les têtes, n'a pas fini de faire rêver les amoureux de l'automobile, réalisez le vôtre.

This Ferrari Testarossa was delivered in Switzerland by Autodino, in Zurich, on January 20th 1989. Fitted with classic Rosso Corsa and beige leather seats on beige carpets, our Testarossa would, according to its dossier, be a third hand. Its first Swiss owner sold it to a French enthusiast in 2007, the car was then acquired by its current owner in 2011. Its mileage is very low as the car ran only 18 300 kilometres that are certified. A major service was completed in 2007 by Ferrari and included the replacement of the timing belts. The clutch was checked and the car had then 13 605 kilometres. The purchaser of this Testarossa needs to plan on replacing the timing belts, even though the car works perfectly and its MOT is clear. It will sell with its service book, its owner's manual, slipcover and toolbox, the list of Ferrari dealers and its anti-pollution service card. Moreover, it still has its original toolbox and its original Blaupunkt radio, and a stainless steel Capristo exhaust line was installed, greeting you with a fantastic sound. This astonishing low-mileage Ferrari Testarossa appears to be very attractive regarding the market and has many good points. This dream car could be yours, don't miss the opportunity!



« Des lignes reconnaissables entre mille »

Marque : Ferrari
Modèle : Testarossa
Millésime : 1989
Kilométrage : 18 300 km au compteur
Motorisation : 12 cylindres à plat
Cylindrée : 4 942 cm³
N° de châssis : ZFFSA17S000079184

Carte grise française / French registration



100 000 / 120 000 €



Une Ferrari devenue icône de sa génération
Un exemplaire proposé à une estimation très séduisante
Une Testarossa faiblement kilométrée possédant tous ses carnets



1984 - ASTON MARTIN LAGONDA

Fondée en 1905, la marque Lagonda fut rachetée en 1947 par David Brown en même temps qu'Aston Martin afin d'en faire une marque de luxe, tandis qu'Aston Martin sera celle dédiée aux véhicules sportifs. Bien des années plus tard, la firme de Newport Pagnell ressuscite Lagonda en proposant une auto basée sur un coupé AMV8 avec un châssis rallongé. Mais c'est en 1976 que sera dévoilé le premier prototype dessiné par William Towns. La modernité de la voiture au-delà de sa ligne incroyable réside dans sa technologie embarquée avec des commandes électroniques et une instrumentation digitale. Le luxe fait partie intégrante de l'ADN de la voiture dont l'intérieur est bien sûr un coordonné de cuir Connolly, et de parement en ronce de noyer. Le développement de la voiture et sa fiabilisation prendront 2 ans. Les Lagonda sont entièrement construites à la main, réclamant pas loin de 2 200 heures de travail. La Lagonda est longue avec près de 5,3 mètres de long et très basse ne dépassant pas 1,3 mètres de haut. Sa ligne très fine et pure est renforcée par l'intégration de phares rétractables sur le capot avant. Le 8 cylindres en V est accouplé à une boîte automatique Chrysler à trois rapports. Malgré un poids proche des deux tonnes, les 280 chevaux de la voiture lui permettent d'atteindre les 225 km/h et d'abattre le 0 à 100km/h en 8 secondes. La Lagonda connaîtra deux évolutions majeures. En 1985 d'abord, c'est la série 3 qui voit le jour bénéficiant de l'injection en lieu et place des carburateurs Weber. Puis en 1987 c'est l'apparition de la série 4 dont la ligne est modifiée avec une rampe de trois projecteurs de chaque côté de la calandre. Le modèle cessera d'être produit en 1990, après que 645 voitures aient vu le jour. Clin d'oeil de l'histoire Aston Martin a relancé en 2014 sa Lagonda, le mythe est donc toujours bien vivant.

Le modèle que nous sommes heureux de vous présenter est de 1984, il s'agit donc d'une Lagonda série 2.1, équipée d'un tableau de bord à led, de carburateurs et de cinq jantes « Peppercorn » incluant la roue de secours. Elle fut acquise par son propriétaire actuel à Toulouse chez le professionnel GLM Auto Course en 1996. Celui-ci, amoureux du modèle, la conserva jalousement pendant près de 20 ans. Multipropriétaire, il roula peu avec sa voiture au cours de ces années. Sa superbe et rare

livrée combine une couleur blanche à un intérieur en cuir gris à passepoils bleu et moquettes bleu marine. Sans être parfaite, cette Lagonda s'affiche dans un état général très satisfaisant. Les pare-chocs avant et arrière viennent d'être repeints afin de parfaire la qualité de présentation de notre exemplaire dont les quatre jantes sont par ailleurs en très bon état. La peinture vient également d'être lustrée, elle conserve un bon éclat. L'intérieur affiche lui aussi une agréable cosmétique, la sellerie est propre, tout comme le tableau de bord, les moquettes ou encore le ciel de toit. Les boiseries en ronce de noyer sont également bien conservées. La voiture affiche aujourd'hui un peu plus de 49 000 miles sur le boîtier situé sous le capot moteur, ce qui correspond très vraisemblablement à son kilométrage d'origine. Son V8 démarre sans sourciller et la voiture est dotée de son contrôle technique récent. Véritable révolution en 1977, cette berline de grand standing est très rare. Elle vous fera voyager en première classe sous les regards émerveillés de tous ceux que vous allez croiser. Sa valeur sur le marché ne cesse de grimper, faisant de notre exemplaire une vraie et belle opportunité d'accéder au prestige Aston Martin et son incroyable vision de l'automobile nommé Lagonda.

Our Aston Martin Lagonda is from 1984, so it is a 2.1 series, equipped with leds dashboard, carburetors and five « Peppercorn » wheels, spare included. It was acquired in 1996 by its current owner in Toulouse at GLM Auto Course, he kept it for 20 years. The car was barely driven during those years. Its amazing livery features a white paintwork associated with grey upholstery and blue carpets. This Lagonda is in fair condition. Front and rear bumpers were repainted, the rest of the paintwork is good and was polished. The wheels are in very good condition, and so is the inside. Its upholstery is beautiful, and so are the carpets, the dashboard and the headliner. The wooden inserts are superb. This car shows a bit more than 49 000 miles on the odometer which should be original. Its V8 engine starts perfectly and the car is presented with its MOT certificate. True revelation in 1976, this car is quite rare nowadays, a first-class collector to give you the opportunity to drive an old Aston Martin before they become unaffordable.



« L'incroyable vaisseau amiral d'Aston Martin »

Marque : Aston Martin
Modèle : Lagonda Series 2
Millésime : 1984
Kilométrage : 49 165 miles au compteur
Motorisation : 8 cylindres en V
Cylindrée : 5 340 cm³
N° de châssis : SCFDL01S1ETL13347

Carte grise française / French registration



38 000 / 48 000 €



La voiture de tous les superlatifs toujours aussi impressionnante
Une Aston Martin qui fascine au premier regard
Une splendide livrée pour une voiture hors norme et rare



1960 - MERCEDES-BENZ 190 SL

Il y a 62 ans aujourd'hui était présentée la 190 SL au New York Motor Show de février 1954. Sous l'influence de Max Hoffman, elle est l'oeuvre des designers maison Karl Wilfert et Walter Hackert. L'objectif était de concevoir un véhicule se rapprochant le plus possible des lignes de la 300 SL, tout en proposant une voiture plus confortable à un coût plus accessible. Dans sa configuration finale, la 190 SL est la réponse parfaite à ces deux impératifs. L'une est une vraie sportive, l'autre est une automobile d'usage quotidien, robuste et fiable, d'entretien réduit. Elle reprend le châssis plateforme de la berline 180, qui est raccourci et repose sur une suspension avant indépendante et des demi-axes oscillants arrière avec ressorts hélicoïdaux. Le freinage est assuré par 4 freins à tambours à commande hydraulique. Très prisée par les cinéastes et les photographes de mode elle apparaît dans de nombreux films et aujourd'hui dans beaucoup de publicités. La voiture propose de bonnes conditions de confort, elle vire parfaitement à plat, un zeste survireuse mais toujours contrôlable grâce à son boîtier de direction d'une excellente précision. Avec une ligne élégante, un freinage efficace, un tableau de bord élégant et complet, un beau volant ivoire, des sièges en cuir, elle flatte celui qui la conduit. Sans être très sportif, son moteur 4 cylindres 1.9 litres développe 105 chevaux et propose souplesse et endurance, il est couplé à une boîte mécanique à 4 rapports et ses performances sont honorables. Il est même possible de voyager à trois dans ce cabriolet, en effet, un strapontin transversal est proposé en option. Les acheteurs pouvaient aussi personnaliser leur voiture avec la couleur de la sellerie, un set de bagages sur mesure, des pneus à flancs blanc, un rétroviseur extérieur du côté passager, des phares antibrouillard et la célèbre radio Becker. Mercedes produit 25 881 exemplaires de la 190 SL de mai 1955 à février 1963.

La 190 SL que nous sommes ravis de vous présenter fut longtemps à l'abri de regards. Il s'agit en effet d'une émouvante « sortie de grange » telle que rêve d'en découvrir tout collectionneur. Elle fut mise en circulation le 11 mai 1960. Notre Mercedes arbore une jolie robe de couleur blanche qui lui sied parfaitement et qui est associée à un intérieur en cuir de couleur rouge. La sellerie tout comme le tableau de bord, très certainement d'origine, proposent une belle patine et témoignent à eux seuls du bon état de conservation de notre 190 SL. Comme un coupé, il est précisé qu'elle n'est pas munie de la capote, mais son hard top à grande lunette équipe la voiture. Son historique connu remonte à 1973, date à laquelle elle est acquise par un vétérinaire parisien, lequel la revend en 1978 à un clermontois qui la gardera jusqu'en 2015. C'est à cette époque que la voiture sera remise pendant de nombreuses années à l'abri de la lumière. C'est son actuel propriétaire qui entreprendra une remise

en route. Les fluides furent ainsi vidangés tout comme les circuits d'essence et de freins. Il fit aussi procéder au changement du maître cylindre de freins, au montage de quatre pneus neufs à liserés blanc, ainsi qu'à un réglage des carburateurs. La voiture reprit vie et son moteur démarre sans problèmes. Il s'agit donc d'une excellente « base » pour celui qui souhaitera se lancer dans une restauration, la voiture étant globalement saine et complète, les sous-basement en bon état et le moteur en état de fonctionnement. Les carburateurs Weber équipant notre 190 SL ne sont pas conformes, mais les Solex et la boîte à air d'origine seront remis à l'acheteur. Pleine d'authenticité, elle est dans un jus séduisant, dont des détails tels que l'étiquette de vidange datant de 1979 à 20 550 kilomètres en font une véritable capsule à remonter le temps. La voiture affiche aujourd'hui un peu moins de 21 000 kilomètres au compteur, et son état général nous laisse supposer qu'elle aurait parcouru 121 000 kilomètres d'origine. La Mercedes 190 SL est depuis longtemps une valeur sûre, appréciée des collectionneurs. Il devient donc de plus en plus rare d'en dénicher une dans un état d'origine tel que celle-ci. Son estimation attractive laisse entrevoir la perspective d'une belle restauration.

This Mercedes 190 SL has been hidden for a long time. This is the barn find any enthusiast wants to have. Delivered on May 11th 1960, this white 190 SL is fitted with a red leather interior that appears to be original, its very nice patina shows that the car was used carefully over the years. As a coupe variant, it has no soft top although the original hard top is included in the sale. We can track its history back to 1973 when it was acquired by a vet living near Paris who then sold it to a man living near Clermont Ferrand in 1978. The car was kept by this owner until 2015 and was well stored for many years. Its current owner brought the car back to life and serviced it. All fluids were changed, the master cylinder was replaced, the carburetors were adjusted and four new whitewall tires were installed. Its engine starts with no trouble. This 190 SL is an excellent restoration project, as the body is solid, the floors and the chassis are not damaged and the engine is in good condition. The Weber carburetors are not correct, but the original Solex carburetors are provided with the car along with the air intake. This time capsule features many details that throw you back in the past, such as the last oil change tag until this year that is dated from 1979. The odometer reads under 21,000 kilometres, and according to the condition of the car, we believe that its actual mileage would be 121 000 kilometres. The 190 SL has been a secure value amongst car collectors for a while, which explains why an example in such condition is so rare to find. Its interesting estimation might let you think about this exciting restoration project...



« Une étoile qui ne s'arrêtera jamais de briller »

Marque: Mercedes-Benz
Modèle: 190 SL
Millésime: 1960
Kilométrage: 25 000 km au compteur
Motorisation: 4 cylindres en ligne
Cylindrée: 1 897 cm³
N° de châssis: 121 040 100 168 98



Carte grise française / French registration

55 000 / 75 000 €



Un style intemporel et une qualité germanique reconnue
Une « petite soeur » bien née et dans une bonne famille
Une belle et enthousiasmante sortie de grange



1980 - RENAULT 5 TURBO

C'est en 1977 que naît chez Renault, le projet N° 822. Il découle des idées de Jean Terramorsi et de son adjoint Henry Lherm, d'élaborer une automobile destinée aux rallyes et aux compétitions en groupe 3 et B, sur la base de la R 5. Le style de l'auto est confié à Yves Legal et la motorisation aux ingénieurs Masset et Chasselut. La version finale est dévoilée au salon de l'auto en 1980, la R5 Turbo est alors la première voiture française équipée d'un moteur à essence turbocompressé. Spécificité de la première série, l'intérieur aussi décalé que spectaculaire était dessiné par Bertone, lui conférant un charme supplémentaire. La R5 Turbo fut produite à 1 690 exemplaires de 1980 à 1982 puis la Turbo 2 à 3 167 exemplaires jusqu'en 1986. Le moteur est dérivé de celui de la R5 Alpine avec un turbo qui lui permet de développer de 150 à 160 ch. Il est placé en position longitudinale arrière, son alimentation à injection mécanique est couplée à un turbo Garrett T3, la boîte est à 5 rapports et les suspensions avant et arrière utilisent des triangles superposés. L'ensemble de ces éléments mécaniques permet par leur poids contenu de rester en dessous de la limite fatidique de la tonne. On retrouve dans cette voiture les points forts des autres modèles de la gamme Renault, les disques de frein avant ventilés de la R17 et ceux arrière de l'Alpine A 310. Les performances sont au rendez-vous avec 160 cv pour 970 Kg, le 1000 m départ arrêté est avalé en 27,8 secondes. Son palmarès va s'étoffer d'année en année entre les mains de Ragnotti, Saby ou Therier, avec des victoires au rallye Monte Carlo en 81, au tour de Corse en 82 et 85, au Tour de France Automobile en 84 et bien d'autres titres nationaux et internationaux.

La voiture présentée est une très belle Renault 5 Turbo 1 mise en circulation le 17 septembre 1980 et portant le numéro 283. De couleur rouge « grenade » avec un intérieur rouge sur moquettes bleues, son actuel propriétaire est un collectionneur passionné qui en a fait l'acquisition il y a plus d'une dizaine d'années. C'est lui qui mena à bien une restauration conséquente de la voiture, en procédant à son démontage complet, souhaitant remettre sa Turbo dans un parfait état. A ce titre, il entreprit une réfection portant sur le moteur, le turbo et la boîte de vitesse ainsi que l'ensemble des durites, les injecteurs, le circuit d'essence, les freins, les cardans, le démarreur et l'alternateur. Le train avant est de type Cévennes, elle est chaussée de quatre pneus TRX

neufs sur ses jantes d'origine et la mécanique est donc à roder. Une géométrie a été réalisée chez un professionnel, celui-ci a procédé à un réglage de hauteur de caisse afin que la voiture ait un parfait comportement routier. L'intérieur est d'origine, complet et plutôt bien conservé, on notera l'adjonction d'un demi arceau sur la partie arrière de l'habitacle. Une peinture neuve est venue parachever la restauration de la voiture qui présente donc très bien. Notre R5 Turbo est également dotée de son cric d'origine ainsi que de sa roue de secours. Un dossier de factures des travaux et pièces remplacées sera remis au futur acquéreur. La R5 Turbo est, dans sa version originelle, devenue mythique au fil des ans et de ses victoires en compétition. Rare et véritable icône, elle devient aujourd'hui une pièce de choix dans toute collection automobile. Particulièrement difficile à trouver en bon état d'origine, notre exemplaire est une réelle opportunité de jouir du comportement joueur et des accélérations fulgurantes de cette bombe française et la côte des premières séries ne cesse de s'enflammer. N'attendez pas, après il sera trop tard.

This amazing Renault 5 Turbo was delivered on September 17th 1980 and has the number 283. It is painted with « Grenade » red and has a red upholstery over blue carpets. Its current owner, a Renault enthusiast, purchased it about ten years ago and started a comprehensive restoration so that his car would be perfect. The engine, the turbo and the gearbox were rebuilt, and he replaced the hoses, the injectors, the gas pump, the brakes, the gimbals, the starter and the alternator. The front axle is a Cévennes type and its tires are four brand new Michelin TRX fitted on the original wheels. This Renault 5 Turbo needs to be run in and a wheel alignment was done. The interior is original and in good overall condition, and a roll cage was added above the engine compartment. A new paintjob was done in order to make the car look perfect. The original jack stand and spare wheel are also included. Its dossier includes many work and parts bills. The R5 Turbos, and even more for the first series, have become a myth amongst automotive history. It is a true icon and it would be a great addition to any car collection. The series 1 examples have become very difficult to find in good condition and their prices keep on rising. Don't wait or it might be too late !



« A l'aide du turbo, Renault invente la machine a gagner... »

Marque : Renault
Modèle : 5 Turbo
Millésime : 1980
Kilométrage : 46 500 km au compteur
Motorisation : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 1 397 cm³
N° de châssis : B0000331



Carte grise française / French registration

90 000 / 110 000 €



La bête de course signée Renault au palmarès élogieux
L'origine du mythe R5 Turbo devenu ultra prisé
du marché de la collection
Un exemplaire soigneusement restauré et prêt à prendre la route



1963 - JAGUAR TYPE E COUPE 3.8L

La Jaguar Type E comme la XK qu'elle remplace va établir une nouvelle référence en matière de voiture de sport. Hormis son moteur qui est une évolution du bloc existant, tout le reste de la voiture est issu d'un développement nouveau. Son design époustouflant tout d'abord est une évolution de la Type D de compétition, qui favorise une bonne stabilité et pénétration dans l'air. Ce qui va faire le succès de la Type E au-delà de son design, ce sont ses performances exceptionnelles pour l'époque lui permettant de rivaliser avec des concurrentes beaucoup plus chères. La première série de Type E débutera sa carrière dotée d'un moteur 3.8 jusqu'en 1964 puis en 1965 elle recevra un 4.2 litres de cylindrée développant 265 chevaux. Disponible d'abord en coupé ou en cabriolet, une alternative en 2+2 sera proposée à partir de 1966. Esthétiquement la 3.8L est la seule Type E à arborer des phares couverts, elle possède des demi-pare-chocs avant et arrière. Les premiers modèles avaient un tableau de bord et une console centrale en aluminium bouchonné ainsi que des sièges baquets et une boîte de vitesses Moss. A partir de 1964, avec le passage à la 4.2, les sièges baquets ont fait place à des sièges inclinables plus confortables et le tableau de bord et la console centrale ont été recouverts de vinyle noir au lieu de l'alu bouchonné, la boîte Moss a été remplacée par une boîte Jaguar synchronisée. La Type E évoluera au fil du temps pour répondre aux exigences commerciales et légales des Etats Unis notamment. Les premières Jaguar E restent aujourd'hui les plus recherchées, elles représentent l'origine du mythe qui perdure toujours aujourd'hui avec la F Type.

La voiture que nous avons le plaisir de vous proposer est un magnifique coupé Série 1, de novembre 1963 comme l'atteste son certificat délivré par le Jaguar Daimler Heritage. Elle se présente dans une splendide livrée crème avec un intérieur en cuir noir et tableau de bord en aluminium bouchonné. La voiture, en état concours, est « full matching », possédant ses couleurs et son moteur d'origine. Vendue neuve à New-York, la voiture fut importée des USA par son actuel propriétaire qui entreprit en 2014 une restauration totale avec son fils. Très impliqués dans le monde de l'automobile, ces deux passionnés talentueux l'ont intégralement remise à neuf au cours des deux dernières années, sur la base des standards les plus exigeants. Cette restauration

qui s'est faite à partir du châssis s'est accompagnée d'une réfection complète du moteur, de la boîte de vitesses Moss ainsi que des trains roulants, des suspensions et du circuit de freinage qui a été passé au silicone. Les culasses ont été adaptées pour un fonctionnement au sans plomb. Elle est équipée d'une ligne d'échappement Inox. La carrosserie a été entièrement aérogommée et tous les éléments corrodés ont été remplacés. La caisse a ensuite bénéficié d'un traitement à l'époxy, et la peinture poli-lustrée est du plus bel effet. L'intérieur a été lui aussi revu intégralement et la sellerie a été refaite. Plus de 50 000 euros de factures de pièces détachées viennent compléter le dossier et le reportage photo de la réfection de cette Type E qui a nécessité plus de 2 800 heures de travail. Elle n'a d'ailleurs, depuis la fin des travaux, parcouru que 30 kilomètres. La voiture fonctionne parfaitement et impressionne par son niveau de restauration. Dans sa version la plus pure et la plus prisée, cet exemplaire exceptionnel et expertisé à une valeur élevée, se présente à vous dans un état proche du neuf et mérite absolument les attentions de tout collectionneur exigeant. Les Série 1 sont de plus en plus recherchées et sont rarement dans cet état. Ne laissez pas passer celle-ci dont les modèles au niveau de restauration équivalent sont aujourd'hui proposés à des tarifs bien supérieurs...

This Jaguar E-Type S1 was built on November 1963 as shown on the Jaguar Daimler Heritage certificate. It has a matching cream paintwork, black leather interior and 3.8L engine. This car was sold new in New York, and its current owner acquired it in 2014. He and his son fully restored the E-Type at the highest standards. The engine was entirely rebuilt, so were the gearbox, the suspension, and the brakes that were converted to silicone. The heads were modified in order to run with unleaded fuel and a stainless steel exhaust line was installed. The body was sanded and all corroded elements were replaced. It received an epoxy treatment and was gloss polished. The interior was also fully restored and the upholstery was remade. More than 50 000 Euros were invested in parts only, and a full photo dossier of the work done is available. Since this outstanding restoration, the E-Type has only ran 30 kilometres. It drives perfectly, and shows like a concourse quality car. The Series 1 E-Types are the purest of the line, and this one should attract any demanding car collector.



« Des courbes sublimes qui font toujours rêver »

Marque : Jaguar
Modèle : Type E Coupé Série 1
Millésime : 1963
Kilométrage : 35 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 3 781 cm³
N° de châssis : 889478



Carte grise française / French registration

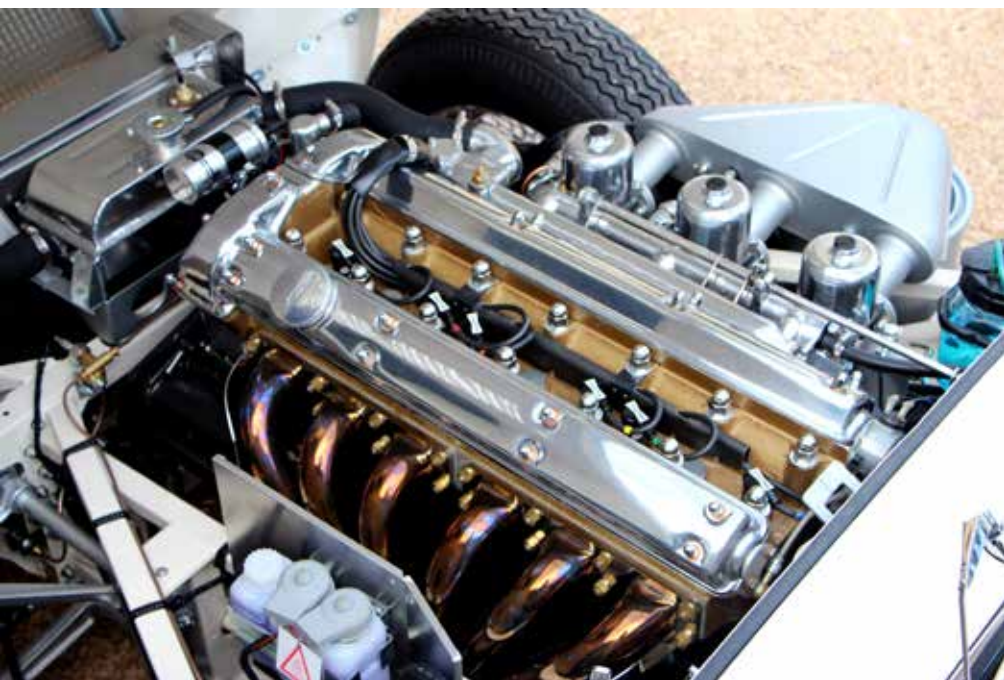
130 000 / 160 000 €



L'un des « Must Have » de l'histoire automobile contemporaine
Une restauration de haut niveau pour cette type E
Un exemplaire « full matching » de la plus prisée des séries







1969 - MERCEDES 280 SL PAGODE

Représentante incontournable de la lignée des mythiques SL, la «Pagode» type W113 parvient à se faire une place en tant qu'icône de la marque Mercedes-Benz. Emmené par un Paul BRACQ inspiré, le design de la 230 SL s'avère être réussi, en s'imposant par une ligne alliant dynamisme et pureté. Ses formes et surtout son toit lui valurent son surnom. L'intérêt de ce toit «Pagode» concave permettait d'améliorer la visibilité intérieure, avec des montants plus fins et des vitres plus hautes. Présentée au salon de Genève 1963, la silhouette de la Pagode n'a pas beaucoup changé durant les 8 années de production, et bien que très moderne cette auto n'en est pas moins performante. Doté d'un nouveau moteur 6 cylindres en ligne et d'une injection directe Bosch procurant 150 cv, ce roadster aborde les routes dans un climat de sécurité et de confort optimal. Côté transmission, elle était équipée de série d'une boîte mécanique à 4 rapports, ou en option d'une boîte mécanique ZF à 5 rapports ou d'une boîte automatique à 4 rapports. Remportant une victoire au Rallye Spa-Sofia-Liège en 1963 pilotée par Bohringer-Kaiser, les performances sportives en compétition automobile sont au rendez-vous. De plus, l'habitabilité est de premier ordre, les sièges en cuir et la qualité de finition de la Mercedes-Benz est surprenante pour l'époque. Les pagodes ont été commercialisées de 1963 à 1971. Il y eut trois modèles: la 230 SL fabriquée de 1963 à 1967, la 250 SL fabriquée de 1966 à 1968 et la 280 SL de 1967 à 1971. Cette dernière, ultime évolution, bénéficie de 170 chevaux, ce qui lui permet de flirter avec les 200 Km/h. Ces voitures, très bien construites, sont agréables à conduire et font tourner encore aujourd'hui beaucoup de têtes sur leur passage. Il est à noter que les pièces d'origine Mercedes Benz sont disponibles dans le réseau de la marque et qu'elles sont les bienvenues dans tous les clubs.

Notre Mercedes Pagode est une très désirable 280 SL sortie d'usine le 8 Avril 1969. Sa livrée combine une peinture blanche à un intérieur en cuir micro perforé bleu complété d'une capote assortie. D'origine américaine, elle est dotée d'une boîte de vitesse automatique et de la climatisation qui étaient optionnels au catalogue. Elle fut importée de Californie cette année, après être restée dans les mêmes mains depuis 1993. Dans un excellent

état de présentation, notre exemplaire vient de bénéficier d'une peinture neuve complète. Son intérieur est quand à lui en très bel état, tant au niveau de la sellerie, des moquettes ou encore du tableau de bord, qui se trouve surplombé d'un volant Nardi du plus bel effet. La capote en alpaga présente bien et le hard top d'origine sera fourni à l'acheteur. Ses jantes larges sont polies et les pneus sont quasiment neufs. L'échappement est lui aussi récent. La voiture a fait l'objet d'une mise au point mécanique afin de s'assurer de son bon état de fonctionnement. Il s'agit d'un véhicule très sain, les soubassements sont propres, le fond de coffre est comme neuf, la carrosserie est très belle et les éléments sont bien alignés. Cette 280 SL Pagode en très bel état de présentation saura ravir son acheteur par sa beauté, sa douceur au volant et son confort. Différente de la mythique 300 SL réservée à une certaine élite, mais plus performante et moderne qu'une 190 SL, la Pagode parvient à trouver une place entre ces deux stars Mercedes-Benz, sans pour autant avoir la prétention d'en être une remplaçante. Dans la lignée des roadsters SL très prisés, cette «Pagode» s'inscrit dans le cercle très fermé des voitures d'exception signées Mercedes-Benz. Notre exemplaire vous permet de profiter du mythe qui offre l'agréable avantage de prendre de la valeur chaque jour un peu plus...

This car is a very desirable 280 SL that was built on April 8th 1969. Its white paintjob is associated with a blue upholstery and soft-top. It was delivered new in the United States and is fitted with the optional automatic gearbox and optional air conditioning. It was imported this year from California, and was in the same hands from 1993 until then. In very good overall condition, it was fully repainted in France and its interior is in great shape. Our 280 SL is fitted with a beautiful Nardi steering wheel, its soft-top is in good condition and the original hard top is supplied with the car. Its large wheels are polished, tires are good and the exhaust line was changed not long ago. This Pagoda was serviced in order to be at its best for the sale. It is a very clean car, showing no rust underneath or in the trunk, which looks perfect. It is a road ready car that is considered as one of the great classic Mercedes-Benz, this pagoda is therefore a true opportunity to enjoy the myth, besides being a great investment.



« Le cabriolet qui porte le nom de son toit »

Marque: Mercedes
Modèle: 280 SL Pagode
Millésime: 1969
Kilométrage: 79 700 miles au compteur
Motorisation: 6 cylindres en ligne
Cylindrée: 2 770 cm³
N° de châssis: 11304412008076



Carte grise française / French registration

65 000 / 85 000 €



Une très belle génération de « SL » signée Paul Bracq
Un cabriolet bien fabriqué dans lequel on prend plaisir à cruiser
Un bel exemplaire attrayant et dans un état plaisant



1986 - FERRARI 328 GTS

Dans la série des berlinettes à moteur central arrière, la 328 vient remplacer la 308 et fait son apparition au salon de Francfort en 1985. Elle fut produite à un peu moins de 7 500 exemplaires en version GTB et GTS entre 1985 et 1989. Les 328 bénéficient de pare-chocs AV et AR plus enveloppants que ceux de la Ferrari 308. L'habitacle est également réaménagé, le frein à main est désormais à gauche du siège conducteur. La sellerie cuir est redessinée, elle est plus cossue, la console centrale est en deux parties dont l'une est intégrée à la planche de bord et l'autre entre les deux sièges, la climatisation devient disponible. Son V8 sait parler aux mélomanes et aux amateurs de montée en régime. Pas moins de 270 ch sont disponibles à 7 000 tr/mn et 304 Nm de couple à 5 500 tr/mn. Elle franchit le 0 à 100 km/h en 6,3 s et elle est capable d'atteindre une vitesse de 263 Km/h. Ce V8 séduit aussi par sa bonne disponibilité à bas régime permettant de rouler en toute quiétude sans avoir à changer fréquemment de rapport sur les cinq que compte la boîte de vitesse mécanique. Son freinage est mordant et endurant et la direction non assistée procure des sensations brutes. La tenue de route doit son efficacité à des jantes en 16, à une suspension à double triangulation et des barres antirollis avant et arrière. L'ABS d'abord en option, sera de série sur les derniers modèles. La 328 sera remplacée en 1989 par la 348 qui perpétuera à son tour la lignée des V8 centraux.

Notre exemplaire de 328 est une version GTS construite en 1986, livrée neuve en Italie en mars de la même année par le concessionnaire Ferrari SA.MO.CAR Spa à Rome. Son incontournable couleur « Rosso corsa » est associée à un intérieur en cuir noir et des moquettes noires. Cette voiture, immatriculée en Italie, a été acquise par son actuel propriétaire en janvier 2015. Auparavant, les documents d'immatriculation italiens nous permettent de retracer l'histoire de ce très bel exemplaire

qui n'aurait connu que deux propriétaires de sa livraison jusqu'à décembre 2014 dont l'un d'eux l'aurait conservé 26 années durant. Notre Ferrari a fait l'objet d'une révision en 2015, incluant l'ensemble des vidanges et des filtres, le changement des courroies de distribution et de la pompe à eau, ainsi qu'une batterie neuve. En excellent état général et ne totalisant qu'un peu plus de 24 800 kilomètres jugés en phase avec un kilométrage d'origine, cet exemplaire ne manque pas d'atouts. Sa qualité de présentation et la bonne conservation des matériaux sont le signe d'une utilisation précautionneuse dans le passé. La voiture est de plus présentée avec son manuel d'utilisateur, sa trousse à outils, sa housse Ferrari et est toujours dotée d'un autoradio Blaupunkt d'époque. La 328 GTS allie le meilleur du design Pininfarina et des performances automobiles contemporaines non encore aseptisées. Cette Ferrari qui a fait rêver toute une génération d'enfants plus ou moins grands a donc tout logiquement vu sa cote progresser ces dernières années. Dans sa version GTS notre exemplaire est tout simplement irrésistible, offrant le meilleur du coupé et du cabriolet à la fois au son du V8.

Our Ferrari 328 was built in 1986 and was delivered on the same year by SA.MO.CAR in Roma, Italy. Its « Rosso Corsa » livery contrasts with a black upholstery and black carpets. It was acquired by its current owner on January 2015 and he would be the fourth owner according to the documentation. The car was serviced on January 27th 2015 and the timing belts, the water pump and the battery were changed. This 328 is in very good overall condition and has a bit over 24 800 kilometres that appear to be original. The owner's manual, the toolbox and the Ferrari slipcover are supplied, as well as the period correct Blaupunkt radio. The 328 GTS represents Pininfarina's design at its best and features true performances. A generation dreamt about it, which is why it is impossible to resist this amazing example.



« A son volant votre cœur va battre plus vite ... »

Marque : Ferrari
Modèle : 328
Millésime : 1986
Kilométrage : 24 850 km au compteur
Motorisation : 8 cylindre en V
Cylindrée : 3 185 cm³
N° de châssis : ZFFWA20B000062665



Carte grise italienne / Italian registration

85 000 / 105 000 €



Une Ferrari belle à regarder et enthousiasmante à conduire
Une Berlinette Ferrari qui a conquis les collectionneurs de la marque
Un exemplaire très bien conservé et faiblement kilométré



1960 - MASERATI 3500 GT

Si Maserati est engagé en compétition depuis 1926, il faudra attendre 1957 pour que la marque au trident ne parte à la conquête de la route. Destinée à concurrencer la lignée des 250 GT de Ferrari, la Maserati 3500 GT est une superbe réussite, tout d'abord esthétiquement grâce au concours de la carrosserie Touring. L'officine milanaise signe là un dessin à la fois gracieux et sportif. La calandre agressive contraste à merveille avec un profil harmonieux typique de l'époque, avec un long capot et un arrière court. De nombreux détails tels que le pare-brise panoramique prédisposent le coupé au marché américain. Sous le capot, un moteur six cylindres à double arbres à cames en tête de 3 485 cm³ prend place. Développé par Giulio Alfieri, il est dérivé du moteur de compétition équipant les Maserati 350S et développe 220 chevaux grâce au concours de trois carburateurs Weber 42. Il est accouplé à une boîte de vitesses mécanique à quatre rapports. L'intérieur est pour sa part très bien fini, à mi chemin entre sport et confort. Les cadrans circulaires ainsi que le traditionnel volant à trois branches siglé du trident tranchent avec une configuration 2+2 offrant une habitabilité étonnante et un confort digne des plus hauts standards des GT de l'époque. Dans le courant de l'année 1960, le six cylindres reçoit une injection mécanique Lucas et gagne par conséquent 15 chevaux supplémentaires, puis une boîte de vitesses à cinq rapports fera son apparition en 1961. Presque 2 000 exemplaires ont été assemblés, il s'agit d'un réel succès commercial, le point de départ d'une aventure qui perdure encore de nos jours. La Maserati 3500 offre le meilleur de ce qu'une GT italienne a à offrir : un design réussi, un moteur envoutant et un intérieur raffiné, elle est par conséquent une valeur sûre du marché de la collection.

Notre Maserati 3500 est européenne, elle fut construite en septembre 1960 et livrée neuve à son premier propriétaire en Suisse. Elle arbore aujourd'hui une belle et seyante couleur bleu nuit associée à un intérieur en cuir gris souris. Le dossier nous apprend que sa livrée d'origine était un doré « Nocciola metallizzato » avec un intérieur marron. Il s'agit d'un exemplaire de la première série, à trois carburateurs Weber 42 qui fut importée de Suisse en France en 1972 par un amateur lyonnais. Dans les années qui suivirent, celui-ci entreprit une restauration totale de sa Maserati qui fut entièrement démontée. A cette occasion, le moteur a été intégralement désassemblé et la carrosserie a été mise à nu. Il fut contraint de revendre sa voiture à son actuel propriétaire en 1991 sans en avoir achevé la restauration. C'est ce dernier, un véritable amoureux de la marque, qui a pu nous retranscrire

l'histoire de son véhicule et qui s'attellera à parfaire la résurrection commencée de cette 3500. Ces travaux s'échelonnèrent sur plusieurs années de manière à fiabiliser la voiture. Parmi ceux-ci, nous pouvons souligner le reconditionnement du moteur et de la boîte de vitesses, la réfection de la carrosserie et des passages de roues en tôle d'aluminium, la rénovation des demi-trains avant, du faisceau électrique et enfin la réalisation d'une sellerie neuve du plus bel effet. Une ligne d'échappement en inox fut installée afin de pouvoir profiter au mieux des vocalises du six cylindres Maserati. Pour parfaire les travaux, elle fut repeinte il y a une dizaine d'années. Cette voiture possède de très beaux chromes et tous ses petits ornements ou équipements intérieur parfois difficiles à trouver, ainsi que sa trousse à outils. Un dossier de photos vient illustrer les différentes étapes du travail effectué. Elle fut enfin révisée en mars 2016 et à cette occasion, les freins ont été refaits et les amortisseurs arrière ont été changés. Aujourd'hui en bel état de présentation, cette voiture dans les mêmes mains depuis 25 ans a été choyée. Devenue rare, la Maserati 3500 GT est aujourd'hui un « incontournable » mythe roulant. Elle marque la naissance de Maserati en tant que constructeur, et son six cylindres tout autant que sa grande élégance sont une ode à la « Dolce Vita ».

Our European Maserati 3500 GT was built on September 1960 and was delivered new in Switzerland. Its lovely configuration is dark blue and a light grey interior and upholstery, although its dossier explains that the original set up was gold « Nocciola metallizzato » with a brown interior. This is a first series 3500 originally fitted with Weber 42 carburettors. The car was imported in France from Switzerland in 1972, by an enthusiast from Lyon, who started a comprehensive frame-off restoration. Unfortunately, he wasn't able to complete it and had to sell the car in 1991 to its current owner, a true Maserati enthusiast. He will complete the restoration by rebuilding the engine, the gearbox, the body, the front axle, the electrics and a brand new upholstery. A stainless steel exhaust line was installed as well. The paintwork was done about ten years ago. Its chromes are in good condition, and all its specific parts such as the interior equipment are where they should be, the toolbox is included as well. A full dossier of picture details each step of the restoration. Today, this Maserati is in very good overall condition and has been in the same hands for the last 25 years. Now rare, these 3500 GT are a real myth. They represent Maserati's birth as a carmaker and its six-cylinder engine as well as its incredible elegance are a true ode to the « Dolce Vita »



« Le trident pique pour la première fois ... »

Marque : Maserati
Modèle : 3500 GT
Millésime : 1960
Kilométrage : 49 060 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 3 485 cm³
N° de châssis : AM101*1018*



Carte grise française / French registration

150 000 / 180 000 €



Incontestablement un dessin d'une incroyable élégance
Le majestueux 6 cylindres en ligne Maserati issu de la compétition
Un exemplaire passionnément choyé pendant 25 ans







1990 - FERRARI TESTAROSSA

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

Le modèle que nous présentons fut mis en circulation le 12 janvier 1990. D'origine italienne, elle fut délivrée neuve par Motor spa à Bologne. Elle est dans une livrée élégante et incontournable, peinture rouge « Rosso Corsa », sellerie de cuir noir mariée à de belles moquettes rouges. Sa ligne est rehaussée par des écussons émaillés à l'effigie de la Scuderia embossés dans les ailes avant. Cette Testarossa se présente dans un très bon état général intérieur comme extérieur. L'état de conservation de notre

exemplaire est remarquable pour une voiture de plus de 26 ans. La peinture possède un très bel éclat et l'espace intérieur est tout juste patiné. Elle fut régulièrement entretenue au cours des années comme en témoignent le dossier de factures et le carnet d'entretien qui l'accompagnent. Les pneus sont récents, changés en 2013, il y a moins de 1500 km. L'embrayage fut lui remplacé en 2009, la voiture n'ayant parcouru depuis qu'un peu plus de 10 000 km. Pour rouler en toute sérénité, le futur acquéreur devra prévoir un contrôle général incluant le remplacement des courroies de distribution. En plus de son carnet d'entretien et de son manuel, cette Testarossa sera livrée avec sa trousse à outils, sa housse et ses doubles clés. Notre Testarossa, symbole automobile de sa génération, bénéficie de solides arguments pour séduire les amoureux du modèle. Très difficile à trouver aujourd'hui sur le marché à des valeurs inférieures à 100 000 €, notre Testarossa pourrait s'avérer être un excellent investissement, comblant à la fois la passion et la raison. A vous de transformer votre rêve en réalité.

Our model was delivered on January 12th 1990 by Motor spa in Bologna, Italy. Fitted with classic "Rosso Corsa" and black leather seats on red carpets, it also features the front fender emblem embossed. Our Testarossa is in very good condition, inside and outside. It was regularly maintained over the years as shown on its dossier that includes maintenance bills and the servicebook. Tires are recent, they were replaced in 2013, less than 1,500 kilometres ago. The clutch was replaced in 2009, a bit over 10,000 kilometres ago. In order to use this Testarossa securely, the buyer has to plan on servicing the car, which includes replacing the timing belts. This car is provided with its servicebook, its owner's manual, its toolbox and its second set of keys. The Ferrari Testarossa is a true automotive symbol, and it has become very hard to find under 100,000 Euros. This could be a great investment that would also satisfy your passion.



« Les courbes de la belle italienne font toujours des ravages »

Marque : Ferrari
Modèle : Testarossa
Millésime : 1990
Kilométrage : 70 500 km au compteur
Motorisation : 12 cylindres à plat
Cylindrée : 4 942 cm³
N° de châssis : ZFFAA17B000083920



Carte grise italienne / Italian registration

90 000 / 110 000 €



La Ferrari référente pour toute une génération d'amateurs
La Testarossa et ses arguments déclenche toujours les passions
Un exemplaire italien proposé sous le cours actuel du marché



1991 – PORSCHE 964 TURBO 3.3L (965)

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

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

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

Turbocharged engines were fashionable in the 1980's. Even the best carmakers followed the trend, and Porsche introduced the Turbo variant of the 964 at the Geneva Motor Show in 1990. The new Porsche 964 Turbo was wider and a large rear spoiler was added. It featured an ABS, but it was the only electronic assistance available. Inside though, Porsche provided many comfort equipment, such as leather seats, air conditioning or CD player. Its engine was fitted with a KKK turbo and produced 320 bhp, enough to provide exquisite sensations. Both efficient and reliable, this car featured all the qualities of a good sports car. Our 965 is a 3.3 litres coupe which was sold new on July 29th 1991 in Paris. It is a very low mileage car, with only over 50 000 kilometres on the odometer. The history of this Porsche is amazing as it only had three owners since 1994. Porsche made last service in late December 2015 and its maintenance book as well as all the maintenance bills show that this car was maintained properly. Its paintjob is black on black upholstery. The car has optional electric seats and opening roof, air conditioning, rear window wiper and limited slip differential. Everything on the car is in excellent overall condition, the interior is like new and a recent paintjob was made by a professional with all seals replaced, it is also equipped with Bilstein shock absorbers and new stainless exhaust, but original one will be delivered with the car. This 964 will be sold with its maintenance book, its owner's manual, its toolbox, its triple keys, and its compressor. It has everything a Porsche collector expects: low mileage, a complete dossier, many accessories and a very good overall condition.



« Le souffle du turbo attise le flat six »

Marque : Porsche
Modèle : 964 Turbo 3.3L
Millésime : 1991
Kilométrage : 50 700 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres à plat
Cylindrée : 3 299 cm³
N° de châssis : WPOZZZ96ZMS471923



Carte grise française / French registration

110 000 / 130 000 €



Le mythe absolu des 911 Turbo à peine civilisées

Un exemplaire exceptionnel de par son dossier et son kilométrage

Un modèle d'une époque charnière à l'intérêt grandissant en collection



1959 - MERCEDES 190 SL

Il y a 60 ans était présentée la 190 SL au New York Motor Show de février 1954. La «petite soeur» a longtemps vécu dans l'ombre de sa mythique devancière la très désirable 300 SL. Mais cette voiture aussi belle que bien fabriquée connut elle aussi un véritable succès. Sous l'influence de Max Hoffman, l'importateur officiel de Mercedes-Benz aux Etats-Unis, la marque à l'étoile va travailler au développement d'un véhicule conservant les lignes de la 300 SL, tout en offrant une voiture plus confortable à un coût plus accessible. La 190 SL fut développée à partir de la structure légèrement modifiée de la berline 180, connue sous le nom de Ponton. La toute nouvelle suspension indépendante à ressorts hélicoïdaux qui avait été installée sur la 180 était aussi reconduite sur la 190 SL. La voiture ne fut pas équipée d'un 6 cylindres comme la 300 SL mais d'un plus sobre et plus moderne quatre cylindres de 1.897 cm³. Le moteur pourvu de deux carburateurs Solex développera finalement 105 ch. à 5 700 tr/min. Il fut couplé à une boîte mécanique à 4 rapports. Cet ensemble, sans permettre un tempérament sportif, assure un bon dynamisme à la voiture. La ligne est proche esthétiquement de la 300 SL mais il s'agit désormais d'un cabriolet deux places. Le catalogue propose aussi à l'époque en option, un hard-top ainsi qu'un troisième siège «strapontin» transversal, permettant le transport d'une troisième personne. Une qualité de présentation irréprochable, une finition de bon niveau, et un comportement routier sain ont permis à la 190 SL de connaître un vrai succès. La voiture plaît aussi bien aux hommes qu'aux femmes et des noms célèbres ont ainsi roulé en 190 SL comme Grace Kelly, ou Miles Davis. Belle et fiable, la 190 SL connaît une belle carrière, pendant les neuf années de commercialisation du modèle, soit de 1955 à 1963, 25 881 exemplaires de cette voiture ont été produits. Paradoxe de l'histoire, la 190 SL a sans doute été beaucoup plus profitable pour le constructeur allemand que la 300 SL.

La voiture présentée est tout simplement exceptionnelle. Exceptionnelle, elle l'est en effet à plus d'un titre. De par son état de conservation d'origine tout d'abord, de par son historique limpide ensuite et enfin de par les accessoires et documents qui l'accompagnent. Notre 190 SL fut livrée neuve, le 16 avril 1959, importée par les établissements Royal Elysées situés avenue de Longchamp à Paris. Le premier propriétaire est Monsieur Laboudi, résidant à Cahors, comme en atteste le barré rouge délivré par Mercedes-Benz France et qui sera fourni avec la voiture. Jamais repeinte dans son intégralité, ni restaurée, son état d'origine est somptueux. Elle arbore une éclatante robe de couleur noire avec un intérieur en cuir beige complété d'une capote assortie. Il est précisé qu'elle possède le 3ème siège transversal, option d'époque, sa carte grise indique d'ailleurs 3 passagers. L'intérieur parfaitement d'origine propose une incroyable patine et seule la toile de capote a été remplacée, le mica ayant été conservé. Les revêtements de sol en plastique que l'on sait fragiles sur cette voiture sont ici d'origines, alors même qu'ils sont aujourd'hui systématiquement remplacés par des moquettes sur des voitures restaurées. Fait tout aussi rare, son kilométrage réel ne s'élève qu'à 77 190 km et la voiture possède toujours son immatriculation

originale de 1959. Autre élément hors du commun, cette 190 SL est dotée de son hard top à petite lunette qui est toujours stocké dans sa caisse de livraison Mercedes-Benz, ainsi que de son ensemble d'outils estampillés de la marque. Elle sera de plus livrée avec son carnet d'entretien qui retrace un suivi jusqu'en 1982. Son catalogue de pièces détachées, son manuel d'entretien, le plan du réseau Mercedes et son barré rouge complètent ce dossier exceptionnel. Elle changea de mains au milieu des années 60, le premier propriétaire la vendant à l'un de ses amis. Elle n'a depuis jamais quitté la même famille et demeure une seconde main. Seules les pièces d'usures furent remplacées au cours des divers entretiens conférant à cette 190SL une configuration originelle. La voiture a régulièrement roulé sans pour autant parcourir de grandes distances. Elle fonctionne toujours très bien aujourd'hui et est prête à prendre la route. Les 190 SL voient chaque année leur cote progresser, de plus en plus de modèles sont restaurés à grand frais, mais il est aujourd'hui sans doute impossible de trouver un tel exemplaire, maintenu dans d'aussi bonnes conditions. Il s'agit donc d'une opportunité d'acquérir un modèle « unique » avec un historique tout simplement limpide. S'il est toujours possible de restaurer une voiture, il n'est en revanche jamais possible de recréer une véritable et splendide patine d'origine. Accrochez-vous à cette étoile, vous n'en reverrez jamais...

This is a fantastic vehicle. Fantastic because of its history, because of its original condition, and because of all of its documents and accessories. Our 190 SL was delivered in France on April 16th 1959 by Royal Elysée in Paris. Its first owner was M. Laboudi and lived in Cahors, as certified by the Mercedes-Benz France original documents. This car was never fully repainted, was never restored and is in near perfect original condition. Its set up is a black paintjob with a beige upholstery and soft top. It has the optional third seat and the interior is fully original, it barely shows any patina. Only the soft top was replaced, but the soft window was kept and mounted on the new top. The rubber floor mats are also original, barely impossible to find as most restored 190 SL feature carpets. Just as incredible, its odometer shows 77 190 kilometres that we can certify as original, and the car is still registered with its 1959 number. Its original small window hard top is included with the car, it is still in its original wooden delivery case and original Mercedes tools are supplied. Its documentation is fantastic, the service book is included and shows a regular maintenance until 1982, the maintenance guide, the Mercedes network manual and the original delivery papers are in its dossier. This 190 SL was kept by its first owner until the mid-sixties, when he sold it to one of his friends. It stayed in his family until now, which makes this amazing Mercedes a second hand car. Only the wearing parts were replaced over the years in order to keep it driveable but nothing else was changed, this car is probably unique and is very authentic. Prices of Mercedes 190 SL are still on the rise and they have been a true collectible for years, meaning that most of these cars have been restored. Finding a highly original example is barely impossible, so don't miss this one!



« Le cabriolet qui va séduire la planète entière ... »

Marque: Mercedes
Modèle: 190 SL
Millésime: 1959
Kilométrage: 77 190 km au compteur
Motorisation: 4 cylindres en ligne
Cylindrée: 1 897 cm³
N° de châssis: 121040109500769



Carte grise française / French registration

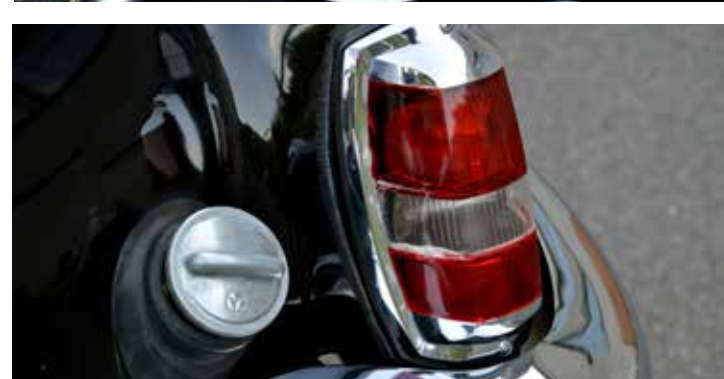
150 000 / 180 000 €



Un cabriolet célèbre et recherché dans le monde entier
Un exemplaire qui a traversé le temps de la plus belle manière
Certainement la plus belle 190 SL d'origine au monde







1978 – FERRARI 308 GTS

Après les sublimes Dino 246 et la controversée 308 GT4, il manquait à Ferrari un modèle d'entrée de gamme digne de sa réputation. Ce fut chose faite en 1975, lors du Salon de l'Automobile. Pure berlinette, la 308 offre un design parfaitement dans l'air du temps signé Pininfarina. L'auto reprend le châssis de la GT4 mais dans une version raccourcie de 21 cm ce qui en fait une auto à châssis court très agile. Du point de vue du style, le dessin est d'une grande pureté, établissant les canons de beauté pour l'époque. Il est devenu avec le temps l'un des plus emblématiques de Ferrari. Autre innovation, les 808 premiers exemplaires sont habillés d'une robe en polyester avant de revenir aux panneaux d'acier. Le cœur de cette Ferrari, pièce maîtresse s'il en est, est un V8 à quatre arbres à cames en tête de 3 litres de cylindrée, déjà vu sur la GT4, toujours disposé en position transversale arrière et alimenté par quatre carburateurs double corps Weber 40 DCOE. Les huit cylindres sont accouplés à une boîte mécanique à cinq rapports, permettant à l'auto de dépasser les 240 Km/h. Au contraire de la GT4, la GTB est une pure deux places avec un équipement réduit à sa plus simple expression. Mais les normes antipollution auront raison de la magie Weber en imposant l'injection électronique Bosch, faisant chuter la puissance de 255 à 214 chevaux. Plus tard la version Quattrovalvole retrouvera 240 chevaux et des performances de premier rang. La 308 a fait rêver des milliers de passionnés et permet à Ferrari de traverser les années 80 avec succès, elle suscite aujourd'hui toujours le même attrait auprès des collectionneurs.

Notre exemplaire est un modèle GTS de 1978. Il s'agit donc d'une rare et recherchée version à carburateurs. Elle provient des Etats-Unis où elle fut livrée neuve. Sa combinaison de couleur est élégante, associant une carrosserie de couleur blanche à une sellerie en cuir tan et à moquettes assorties. L'intérieur est très beau, refait entièrement en 2010. La peinture présente elle, une patine homogène et authentique. Si la voiture a conservé ses pare-chocs « US » elle aurait été livrée à l'époque avec son compteur en kilomètres heures qui affiche aujourd'hui 35 000, à priori d'origine. Elle est équipée de la climatisation, d'un pont arrière autobloquant, des vitres électriques et de son fameux hard top targa. Particularité intéressante de notre exemplaire, elle est équipée d'un kit turbocompresseur de la marque Ameritech qui était disponible

à l'époque en tant qu'accessoire. Ce rare kit aurait d'ailleurs été le seul disponible pour le modèle et était réputé comme étant de très bonne facture. L'adjonction d'un turbo sur la 308 permet de développer une puissance supplémentaire culminant à près de 300 chevaux et d'augmenter ainsi nettement l'agrément de conduite à son volant. Le dossier qui accompagne la voiture permet de constater qu'une très grosse intervention de près de 8 000 \$ fut effectuée en 2008. En 2016, la courroie de distribution ainsi que l'embrayage ont été refaits. Notre exemplaire est pourvu de son manuel d'utilisation, de sa trousse à outils complète, ainsi que de son cric d'époque. Cette voiture prête à rouler est presque unique. La ligne ô combien célèbre est d'une pureté qui la rend indémodable. Les 308 sont devenues fortement recherchées durant ces deux dernières années, particulièrement dans leur version originelle. Dans cette configuration hors du commun, notre 308 est un exemplaire très désirable, alliant un look mythique à des performances dignes du cheval cabré.

Our Ferrari 308 is a GTS built in 1978. It is a rare and desirable carburettor variant, which was delivered in the USA. Its livery is elegant, featuring white paintwork over tan upholstery and carpets. The interior was entirely restored in 2010 while the paintjob shows a nice patina. The US specification bumpers are still mounted on our 308, which would have been delivered new with a kilometres speedometer showing a mileage of 35,000 that appears original. Our car is fitted with air conditioning, electric windows, limited slip differential and its famous targa hard top. It is also fitted with a very rare turbocharger Ameritech kit that was available at the time as an accessory. This kit would have been the only one available back then and was reputed as being very well engineered. Adding a turbocharger on a Ferrari 308 allowed the engine to produce up to 300 bhp. The dossier provided with the car shows that a major service was completed in 2008 for almost 8,000 \$. In 2016, the timing belts and the clutch were replaced as well. The owner's manual, the toolbox and the original jack are supplied as well. This car is road ready and its very rare configuration makes it a true rarity. The early Ferrari 308 have become valuable, and the turbocharger adds the power that was missing to this outstanding looks. Don't let this opportunity pass you by!



« Une Ferrari 308 dotée d'un Turbo, c'est l'Amérique ... »

Marque : Ferrari
Modèle : 308 GTS Carburateurs
Millésime : 1978
Kilométrage : 35 500 km au compteur
Motorisation : 8 cylindres en V
Cylindrée : 2 926 cm³
N° de châssis : 23729



Titre de circulation américain / Déclaration FFVE en cours
American title / FFVE certification in progress

85 000 / 105 000 €



La berlinette V8 qui fait toujours tourner les têtes
Un exemplaire dans une belle livrée et tout récemment entretenu
Une rarissime 308 dotée d'un performant Kit turbo Ameritech



2001 – BENTLEY AZURE

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

Le modèle présenté est une très attirante Bentley Azure livrée neuve aux Etats-Unis en 2001. De couleur noir métallisé associée à un intérieur en cuir fauve de facture Connolly, dont l'association demeure toujours aussi élégante, elle est agrémentée d'une belle capote en alpaga noir, de superbes jantes et d'une calandre chromées. Le luxe est omniprésent à bord de ce cabriolet ultra-exclusif. Le magnifique intérieur allie des placages de bois précieux à une moquette en laine de grande qualité et l'ensemble est en excellent état. L'équipement à bord est très complet et le confort

des passagers est à la hauteur ce que l'on peut attendre d'une marque aussi prestigieuse. La voiture est dans un très bon état général de présentation et est munie de son chargeur de batterie Bentley. Point fort de notre exemplaire, cette Azure n'affiche à son compteur qu'un peu plus de 13 000 miles. Côté mécanique, elle a bénéficié d'une révision aux Etats-Unis en 2009 qui portait sur le système d'alarme ainsi que le mécanisme de capote, lequel a à nouveau été révisé en 2011 une fois la voiture importée en France. Une réfection des freins a également été accomplie pour un montant total de plus de 4 000 euros. La voiture avait alors 12 837 miles. Cette voiture fonctionne correctement mais n'a que très peu roulé ces dernières années, elle devra faire donc faire l'objet d'une révision mécanique générale. Assemblée avec soin et sans compromis, l'Azure a pour seul but d'offrir le meilleur et rien que le meilleur. Notre exemplaire, très séduisant et proposé à une estimation particulièrement attractive, est une excellente opportunité d'accéder à ce raffinement automobile. Il est porté à l'information de l'acquéreur, que celui-ci devra entreprendre les démarches en vue d'une immatriculation en France.

This is a very attractive Bentley Azure that was delivered in 2001 in the United States. Its black colour is coupled with tan Connolly upholstery and carpets covered by a black alpaca soft top. This is a very elegant setting. Its chromed wheels and front grill are superb. The interior is all about luxury as wool carpets contrast with precious wooden trims, exactly what you would expect from Bentley. Very important point, this car only covered a bit over 13 000 miles. Its soft-top mechanism and the alarm system were serviced in 2009 while the Bentley was still in America. The soft top was serviced again in 2011 after the car was imported in France, and the brakes were also remade. Total bills reached more than 4,000 Euros and the car had 12,837 miles. Our Azure works properly, but it was barely driven over the last years therefore there is an overall mechanical check to be done. Very well assembled, these Bentley offered only the best and the finest money could buy. Our car, with its very low mileage and reasonable appraisal is a great opportunity to reach such automotive refinement.



« On ne roule pas en Bentley on voyage ... »

Marque : Bentley
Modèle : Azure
Millésime : 2001
Kilométrage : 13 110 miles au compteur
Motorisation : 8 cylindres en V
Cylindrée : 6 753 cm³
N° de châssis : SCBZK22E51CX62538



Titre de circulation américain / véhicule dédouané
American registration / custom duty paid

40 000 / 60 000 €
Sans réserve / No reserve



Le raffinement automobile comme seul Bentley sait le proposer
Un très bel exemplaire au kilométrage particulièrement faible
Un cabriolet de noble facture pour un rapport prix/prestation fabuleux



1963 - AUSTIN HEALEY 3000 MK2 BJ7

L'Austin-Healey 3000 est lancée en 1959 et remplace l'Austin-Healey 100-6 dans la gamme. C'est un roadster sportif qui sera construit jusqu'en 1967. Ce modèle obtint le surnom de «Big», en référence à son gros moteur de 3 litres de cylindrée. A son arrivée, la carrosserie reste identique à celle de son aînée mais l'ancien moteur 6 cylindres de 2,6 litres de cylindrée est remplacé par un moteur de 2 912 cm³ avec 2 carburateurs SU et des freins à disque à l'avant. La puissance s'établit désormais à 124 chevaux. Elle s'appelle à l'époque Austin-Healey 3000 et ne deviendra Mk 1 que lorsque la Mk 2 entrera en série. Ce modèle initial fut produit de 1959 à 1961 et était désigné BT7 pour les versions 2+2 et BN7 pour les versions 2 places. En 1961 sort la 3000 Mk II qui bénéficie de trois carburateurs SU HS4, qui font monter la puissance à 132 ch. Elle reçoit aussi une nouvelle calandre à barrettes verticales. En 1962, la voiture gagne en confort lorsque les side screens latéraux en plastique sont remplacés par des vitres amovibles et qu'une nouvelle capote plus facilement manœuvrable se referme sur un pare-brise désormais bombé. Le moteur retrouve 2 carburateurs mais conserve 130 ch. Cette version est appelée BJ7 et n'existe plus désormais qu'en version 2+2. Belle et sportive, l'Austin Healey 3000 a su s'imposer durant de nombreuses compétitions aux mains de pilotes renommés tels que Carroll Shelby ou encore Timo Makinen. La 3000 propose une ambiance unique à son bord comme seuls les anglais savent les créer. Sièges à petit dossier enveloppant, volant à trois branches, et compte-tours sous les yeux invitent le conducteur à solliciter les capacités de sa monture.

Le modèle que nous présentons à la vente est une très belle BJ7 qui fut livrée neuve, au concessionnaire de Compton en Californie, le 4 Juin 1963. Elle est dotée de son certificat British Motor Industry Heritage Trust attestant que sa jolie livrée blanche, son intérieur noir et sa capote assortie sont conformes à l'origine. Sa carrosserie est une 2+2 avec capote fixe sur arceaux et vitres latérales montantes. Elle fut livrée avec de nombreuses options telles que les jantes à rayon chromées, l'overdrive ou encore la

colonne de direction ajustable. La voiture est de plus dotée de son couvre-tonneau, de son couvre capote et d'un hard top en polyester. L'ensemble moteur et boîte de vitesses seraient originaux. Elle a été entièrement et sérieusement restaurée dans le passé aux Etats Unis, avant d'être acquise par un collectionneur américain en 1988. Ce dernier la conservera pendant 26 ans avant que le propriétaire actuel n'en fasse l'acquisition et la fasse importer en France. Bien que sa restauration soit ancienne, l'utilisation très mesurée qu'en fit son propriétaire américain et le soin qu'il apporta à son Healey expliquent l'état global actuel de la voiture. La peinture a conservé tout son éclat, les chromes sont très beaux, la sellerie sans être neuve est très satisfaisante. Selon une information du DMV aux Etats Unis, il serait le quatrième propriétaire de cette Austin Healey qui a fait l'objet d'une révision générale en 2014 alors qu'elle se trouvait encore aux Etats-Unis. Ce racé roadster Anglais est solidement ancré dans la mémoire collective comme l'un des plus beaux représentants de l'époque des petites décapotables à sensation. En somme, une désirable Austin Healey avec laquelle passer l'été.

This Austin Healey is a wonderful BJ7 delivered to the dealer in Compton, California on June 4th 1963. Its British Motor Industry Heritage Trust testifies that the beautiful white paintjob and the black interior and soft top are similar to original. It was delivered with many options such as wire wheels, overdrive and adjustable steering column. The tonneau-cover, the hood cover and a polyester hard top are supplied. The engine and transmission would be original. It went through a comprehensive restoration in the USA before it was purchased by a collector in 1988. Even if the work was done a long time ago, its owner used the car so carefully it is still in excellent condition. The paintwork is very nice, so are the chromes and the upholstery. According to the American MDV, this car has only had three owners in the US, and the current French owner imported it after it was serviced. As one of the most beautiful British roadster ever made, this Austin Healey 3000 is the ideal vehicle for next summer.



« Un overdrive à plaisir... »

Marque : Austin Healey
Modèle : 3000 MK2 BJ7
Millésime : 1963
Kilométrage : 56 370 miles au compteur
Motorisation : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 2 912 cm3
N° de châssis : 64BHJ7L24275



Carte grise française / French registration

45 000 / 55 000 €



Tout l'esprit « roadster » dans une jolie voiture
La Big Healey anglaise qui a su conquérir l'Amérique
Un exemplaire de 3000 qui a tout pour plaire



2004 - FERRARI 360 CHALLENGE STRADALE

Surfant sur l'incroyable succès de la Ferrari 355, la firme de Maranello présente au Salon de Genève 1999 sa remplaçante : la 360 Modena. Reprenant la formule gagnante de la berlinette à moteur V8 en position centrale arrière, la 360 est la première Ferrari réalisée avec un châssis et une carrosserie en aluminium, permettant un gain de poids appréciable de 28% par rapport à sa devancière. Logé sous un dôme de verre, le moteur V8 de 3.6 litres à double arbre à cames et culasses en aluminium issu de la F355 est optimisé, il développe désormais la puissance de 400 chevaux. A la fois fiable, performante et polyvalente, la Modena transformera l'essai de la F355. En 2003, une évolution baptisée Challenge Stradale fait son apparition. D'allure plus sportive, elle est également allégée puisque 110 kilogrammes sont gagnés sur la balance grâce à une dotation épurée et à l'emploi de matériaux comme l'aluminium, le carbone et le titane. Le moteur reçoit lui aussi quelques modifications au niveau de l'admission, de l'échappement et du calage de la distribution, faisant désormais culminer sa puissance à 425 chevaux. Les freins sont en carbone céramique, et la boîte de vitesses F1 est modifiée afin de réduire le temps de passage des rapports. Le châssis est optimisé avec des ressorts en titane et une barre stabilisatrice de plus grand diamètre. L'habitacle épuré est paré de carbone. Il dégage une impression de sportivité en phase avec les sensations exceptionnelles offertes par la Challenge Stradale. Environ 1 200 exemplaires auraient été vendus, ce qui en fait un modèle rare. Sa conception exclusive est un concentré du savoir-faire de Ferrari qui ravit le pilote exigeant à la fois amoureux de la route et du circuit.

L'exemplaire que nous vous proposons a été livré neuf en France, par les établissements Charles Pozzi de Lyon, le 8 juillet 2004, à son premier propriétaire. Sa livrée sportive « Rosso Scuderia » contraste à merveille avec l'intérieur biton rouge et noir sur moquettes noires. Conforme aux Challenge Stradale, l'intérieur comprend de nombreux inserts en carbone tels que la console centrale, les panneaux de porte ou encore le bloc compteurs, qui fait face à deux magnifiques sièges baquets, en carbone également, et revêtus d'alcantara. Le carnet d'entretien qui accompagne la voiture atteste d'un suivi régulier et notre exemplaire affiche aujourd'hui qu'un peu plus de 49 000 kilomètres d'origine. Les tampons permettent de retracer tous les entretiens réalisés et ceux-ci l'ont tous été au sein du réseau Ferrari. La dernière révision a eu lieu en avril 2015 à 47 413 kilomètres pour un montant de presque 7 000 euros et portait

sur le remplacement des courroies de distribution et une révision générale. L'embrayage lui ne présentait qu'une usure de 20 %. Acquis par son actuel propriétaire, amoureux du modèle, en 2011, cette 360 Challenge Stradale n'aurait à ce jour connu que trois propriétaires. Elle est munie de sa pochette comprenant les manuels de bord ainsi que le carnet d'entretien mais également de sa housse et de sa trousse à outils. Elle sera également livrée avec son certificat d'origine Ferrari. De plus en plus recherchées, les belles Challenge Stradale sont rares à la vente et leurs prix se sont envolés. Dans un très bel état de conservation, notre exemplaire bénéficie de tous les atouts recherchés par les collectionneurs exigeants. Véritable automobile à sensations grâce à sa redoutable boîte de vitesses séquentielle F1, cette Stradale fait désormais partie des références de sa génération. L'essayer c'est l'adopter.

Following the amazing F355, the Ferrari 360 Modena was introduced at the Geneva Motor Show in 1999. In 2003, the Challenge Stradale evolution came up. The new 360 was 110 kilograms lighter and its power was increased up to 425 bhp. The F1 gearbox was improved with quicker reactivity and the chassis was stiffer. Only about 1,200 Challenge Stradale were sold, which make it a very rare car. It is the ideal acquisition for any gentleman driver who enjoys both road and track. Our vehicle was purchased new in Lyon, France at Charles Pozzi on July 8th 2004. Its sporty configuration includes a « Rosso Scuderia » paintjob with a black and red upholstery on black carpets. The interior features many carbon inserts such as the central console, the door panels, or the dashboard facing two amazing carbon bucket seats covered with alcantara. The maintenance book testifies of regular service inspections and the car now has a bit over 49,000 original kilometres. All the services were carried out by Ferrari. The last major service was done on April 2015 and included the replacement of the timing belt and an overall inspection. The clutch showed at the time a 20% wear and the car had then 47,413 kilometres. Its current owner purchased the car in 2011, he would be the third owner. This Challenge Stradale is provided with the original service book and owner's manual, its toolbox and its slipcover as well as a Ferrari certification. Being more and more sought after, this Ferrari 360 Challenge Stradale features everything a demanding enthusiast expects. The incredible driving sensation it offers will keep you away from any hesitation.



« Une démonstration d'efficacité dont seul Ferrari a le secret »

Marque : Ferrari
Modèle : 360 Challenge Stradale
Millésime : 2004
Kilométrage : 49 300 km au compteur
Motorisation : V8
Cylindrée : 3 586 cm³
N° de châssis : ZFFDT57B000138521



Carte grise française / French registration

170 000 / 190 000 €



La Modena optimisée de tous les superlatifs
Docile en ville et redoutable sur circuit
Une belle Stradale aux arguments solides







1995 – PORSCHE 993 C2 CABRIOLET CARRERA 2

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

La Porsche 993 de notre vente est une très belle version Carrera 2 cabriolet mise en circulation le 23 mai 1995. D'origine allemande, elle fut commandée directement auprès de l'usine à Stuttgart, probablement par un salarié de l'époque, comme en témoigne son carnet d'entretien. Son actuel et très soigneux propriétaire en fit l'acquisition en 2006, il y a tout juste 10 ans, et l'importa par le biais du réseau Porsche, elle avait alors seulement 48 000 km. De couleur bleue « Iris metal » avec un intérieur bleu nuit et une capote assortie, cet élégant cabriolet fut livré avec les sièges chauffants, les jantes Cup en 17", le filet anti-remous, le haut de pare brise teinté, la climatisation et l'ordinateur de bord optionnels. Argument de choix, elle est également dotée de la boîte de vitesses mécanique à six rapports. La carrosserie est en très bon état général, le masque avant et la baie de pare-brise ayant fait l'objet d'une rénovation en février 2016. La capote ainsi que les moteurs de capote, pour leur part, viennent d'être remplacés chez Porsche pour un montant de près de 7 000 euros. Le dernier entretien a eu lieu en septembre 2015 chez Porsche, il consistait en un service général selon les préconisations constructeur. N'affichant qu'un peu moins de 122 000 kilomètres certifiés, son carnet, plusieurs expertises ainsi qu'un important dossier de factures permettent de retracer l'évolution de l'entretien réalisé depuis son achat neuf. La voiture a de plus

conservé son moteur d'origine, elle est donc « matching numbers ». Fait exceptionnel, l'intégralité des révisions ont eu lieu au sein du réseau de la marque. Complète, notre 993 sera délivrée avec sa pochette en cuir contenant son manuel d'utilisation, son manuel d'entretien, son carnet d'entretien ainsi que le Porsche Touring Pass. Elle possède, de plus, son double de clés, sa trousse à outils et son couvre capote. Aujourd'hui encore cette génération de 911 reste performante et sûre, suffisamment moderne pour être utilisée en usage fréquent et suffisamment ancienne pour proposer de «vraies sensations». Elle est en somme la parfaite alchimie entre confort et performances. Sa valeur sur le marché ne cesse de progresser. Notre exemplaire possède de très solides arguments et pourra satisfaire les collectionneurs les plus exigeants. Elle est une réelle opportunité de se porter acquéreur de cette génération de 911 considérée comme l'une des plus réussies.

This Porsche 993 is a Carrera 2 convertible variant that was sold on May 23rd 1995. Its first owner might have been a Porsche employee as the car was ordered directly at the factory. Its current careful owner acquired it ten years ago in 2006 at 48 000 kilometres and imported the car through Porsche dealer. Its blue « Iris metal » body is associated with a dark blue interior and soft-top. This elegant convertible was delivered with optional heated seats, 17" Cup wheels, anti-swirl net, tinted windscreen, air conditioning and on board computer. It is also fitted with the highly desirable 6 speeds manual gearbox. This 993 is in very good condition as the front bumper and the windscreen bay area were repainted on February 2016, the soft top and the soft-top engines were replaced very recently by Porsche, for a cost of almost 7,000 Euros. Last service was completed on September 2015 and regarded a general maintenance following Porsche recommendations. Its mileage is a bit under 122,000 kilometres that can be certified by its dossier, its service book, many expert assessments, as well as many service bills. It is important to say that Porsche dealers completed all services since the car was delivered new. Our Porsche 993 will sell with its original service manual, service book, owner's manual as well as the Porsche Touring Pass. The engine is original making this car "matching numbers". The second set of keys, the toolbox and the soft-top cover are also provided. This generation of 911 is a fantastic compromise as it is old enough to be considered as a classic but also recent enough to be used everyday. With a low mileage, an exceptional dossier and all of its accessories, this convertible is a true opportunity that will satisfy any demanding enthusiast.



« Sur le moteur ou le conducteur l'air souffle le bonheur ... »

Marque : Porsche
Modèle : 993 Carrera 2 Cabriolet
Millésime : 1995
Kilométrage : 122 000 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres à plat
Cylindrée : 3 600 cm³
N° de châssis : WPOZZZ99ZSS332142

Carte grise française / French registration



55 000 / 75 000 €



Le plus abouti des Flat 6 au refroidissement par air
Une irrésistible 993 au dossier complet et soigneusement entretenue
Un superbe déclinaison cabriolet faiblement kilométrée



2002 – LAMBORGHINI MURCIELAGO

La Lamborghini Diablo tire en 2001 sa révérence, trois ans après le rachat de la marque au taureau par le constructeur Audi. Commercialisée en 2002, la Murciélago reprend les éléments qui ont fait le succès sa mythique devancière tout en les améliorant pour propulser la Supercar dans le XXI^e siècle. Son design est l'œuvre de Luc Donckerwolke, designer Audi, qui signe un dessin aussi pur que bestial. Les portes en élytre font perdurer une tradition chère à Lamborghini tandis que la ligne, plus fluide, intègre des écopes d'air à ouverture variable ainsi qu'un spoiler arrière dont l'inclinaison dépend de la vitesse du véhicule. Sous le capot, le moteur V12 est issu de la Diablo mais sa cylindrée est revue de 6.0L à 6.2L développant une bagatelle de 580 chevaux avec un couple de 650 Nm. Il est accouplé à une boîte de vitesse manuelle à six rapports ou à la boîte automatique E-gear. La transmission se fait aux quatre roues, système déjà apparu sur les dernières Diablo, afin d'offrir à la Murciélago un comportement routier exemplaire, exploitant toute la puissance du V12. Afin de parfaire ses qualités routières, le châssis est rigidifié de +100% par rapport à sa devancière. C'est à l'intérieur que l'influence d'Audi se fait le plus ressentir. La finition est en nette hausse et l'ergonomie est améliorée, notamment au niveau de la position de conduite. La voiture est déclinée en version roadster et sa puissance évoluera au cours de sa carrière. Synthèse du meilleur de la mythique Diablo avec un design novateur et des performances hors normes pour son temps, la Murciélago fait partie de ces voitures indémodables qui ont marqué leur temps. Sa ligne réussie n'a pas pris une ride et ses performances toujours d'actualité satisferont tout amateur de belles mécaniques et de sensations fortes.

L'exemplaire que nous vous présentons est une Lamborghini Murciélago LP580 mise en circulation le 16 Janvier 2002. Sa superbe livrée noire, son intérieur noir et ses jantes assorties lui donnent une allure sportive sans concession. Argument de choix, elle est équipée de la très recherchée boîte mécanique à six rapports dont la célèbre grille de levier de vitesses métallique accentue le caractère radical de l'intérieur. Très propre extérieurement, l'intérieur est également dans un excellent état, chose que l'on peut attendre d'une voiture affichant moins de 34 000 kilomètres d'origine. Notre exemplaire est doté entre autres de la climatisation automatique, des feux xénon, et des suspensions pneumatiques. Elle a bénéficié d'une révision

générale en juin 2014 au sein du réseau de la marque chez P3 automobiles à Cannes. La voiture avait alors 28 624 kilomètres. En novembre 2015 et chez le même professionnel, un service très important a eu lieu, le groupe motopropulseur a été démonté à cette occasion. La boîte de vitesses et les freins ont été révisés, l'embrayage changé tout comme le radiateur moteur, ou encore les silentbloc de châssis. Des travaux cosmétiques ont également été effectués tels que la mise en peinture du masque avant. Le montant de ces travaux s'élève à 29 752 euros et notre Lamborghini avait alors 31 396 kilomètres. Elle est par conséquent prête à prendre la route et à offrir à son conducteur le meilleur de la firme au taureau : une esthétique exceptionnelle, des performances hors normes et ce en toute sérénité grâce à une excellente condition mécanique. La Lamborghini Murciélago est une automobile excitante et exigeante, premier opus sous l'ère Audi, elle signe le renouveau du constructeur Italien. Grâce à son faible kilométrage et sa rare et désirable boîte mécanique, il s'agit d'une pièce de choix à acquérir avant les autres.

This Lamborghini Murciélago was delivered on January 16th 2002. Its amazing black body, its black interior and its black wheels give it a very sporty looks with no concession. Very important fact, it is fitted with a rare and highly desirable six speeds manual gearbox and its metallic grille give the interior an even more radical configuration. Its body is very clean and so is its interior, which is what you would expect from a car that was driven less than 34,000 kilometres. Our Murciélago is fitted with automatic air conditioning, xenon headlamps and pneumatic suspensions. Lamborghini P3 in Cannes serviced it in 2014 when the car had 28,624 kilometres. The same shop completed another major service on November 2015, and the engine and gearbox were taken out. The gearbox was serviced and so were the brakes, the clutch, the radiator and the bushings on the chassis were replaced as well. Total bill for the operation reached 29,752 Euros and our Lamborghini had then 31 396 kilometres. This car is therefore road ready and will provide you only the best: outstanding design, fantastic performances and perfect mechanical condition. The Lamborghini Murciélago was the first car engineered by Audi and represents the resurgence of the Italian carmaker. Thanks to its low mileage and its sought after manual gearbox, it is a car you must purchase before anyone else.



« Le taureau rentre dans l'arène du 21ème siècle... »

Marque : Lamborghini
Modèle : Murciélago
Millésime : 2002
Kilométrage : 33 900 km au compteur
Motorisation : 12 cylindres en V
Cylindrée : 6 192 cm³
N° de châssis : ZA9BC10E02LA12053



Titre de circulation italien / *Italian registration*

120 000 / 140 000 €



La 1ère Lamborghini de l'ère Audi terrorise la concurrence
Un exemplaire à boîte mécanique bien positionné sur le marché
Une Murciélago prête à rouler entièrement révisée dans le réseau



1992 - FERRARI 512 TR

La Testarossa a fait rêver des milliers de passionnés de tous âges. Icône des années 80, elle s'affirme aujourd'hui comme une valeur sûre dans l'univers de la collection. La 512 TR succède à la Testarossa en 1992, présentée le 2 janvier au salon de Los Angeles. Evolution du modèle, elle est esthétiquement très réussie et devient plus moderne tout en conservant la beauté originelle de la Testarossa. L'intégration aérodynamique des phares allège l'ensemble, la ligne reste fluide et élancée. Les jantes de 18 pouces donnent une stature plus importante et sportive à la voiture. L'espace intérieur a été revu, plus cosu et mieux dessiné, il est aussi mieux équipé avec la climatisation de série. Le cœur du réacteur reste le 12 cylindres à carter sec, de 4,9 L de cylindrée. Il bénéficie d'une injection séquentielle multipoint et développe la bagatelle de 428 chevaux à 6 750 tr/ mn. Accouplé à une boîte de vitesses à 5 rapports, il permet à la 512 d'atteindre les 313 km/h. Le freinage est amélioré, par un ensemble étriers disque plus gros et reste sans ABS pour une conduite plus brute. Elle sera remplacée en 1994 par la 512 M, dernière évolution de la lignée des Testarossa. Il ne sera produit que 2 280 exemplaires de la 512 TR, une œuvre d'art en série limitée.

Notre 512 TR, suisse d'origine, a été livrée neuve le 21 Aout 1992 par les établissements IFS Importation Ferrari, à Nyon. Elle se présente dans une originale livrée Nero Metallizzato et intérieur en cuir crème sur moquettes noires. Son état de présentation est très satisfaisant et la cosmétique de l'espace intérieur est soignée. Notre exemplaire est bien sûr équipé de la climatisation. Le dossier qui l'accompagne permet de justifier d'une maintenance régulière et rigoureuse. Son carnet d'entretien est à jour, le dernier service ayant été effectué en juin 2014 à 92 931 kilomètres, il incluait notamment le remplacement des courroies de distribution. Elle est suivie depuis 2007 par le Garage Leirer, agréé par la

marque, et a bénéficié de nombreux entretiens, presque un par an. Troisième main, cette Ferrari 512 TR a jusqu'à présent parcouru 96 500 kilomètres. Son bloc moteur douze cylindres est réputé fiable, capable de parcourir de nombreux kilomètres à condition d'être correctement entretenu, ce qui est le cas sur notre exemplaire prêt à prendre la route. La beauté irrésistible de cette voiture, combinée à la noblesse de son moteur et au mythe qu'elle représente en font incontestablement toujours une voiture de rêve. Avec cette rare et très intéressante combinaison de couleur et son estimation attractive au vu du cours actuel de ce type d'auto, elle est une réelle opportunité d'accéder l'une des générations les plus prisées de Testarossa.

Anyone living in the 1980's dreamt of the Testarossa. The iconic Ferrari followed the BB 512, and evolved into 512 TR in 1992 on July 2nd at the Los Angeles Motor Show. The inside was well assembled and the 4.9 liters flat-12 engine coupled with a 5-speed gearbox was improved and upgraded up to 428 bhp. The car reached 313 kilometers per hour. Only 2 280 512 TR were made when the 512 M came along, becoming the last Testarossa. Our 512 TR was delivered in Switzerland by IFS Importation on August 21st 1992. Its color is « Nero Metallizzato » on cream upholstery and black carpets, the body as well as the interior are in very good overall condition. Third hand, this 512 TR has now 96 500 original kilometres and has been serviced very carefully over the years. The car is presented with an important dossier including the owner's manual and the maintenance book. Last service was done on June 2014 and included the timing belts. This is a road ready car, with an outstanding colour combination and price estimation. It is now your opportunity to acquire this dream car.



« Robe noire pour culasses rouges... »

Marque : Ferrari
Modèle : 512 TR
Millésime : 1992
Kilométrage : 96 500 km au compteur
Motorisation : 12 cylindres à plat
Cylindrée : 4 943cm³
N° de châssis : ZFFLA40S000095107



Titre de circulation suisse / *Swiss registration*

90 000 / 110 000 €



Un mythe automobile plus vivant que jamais
Une robe noire si séduisante pour abriter le 12 cylindres
Un exemplaire très accessible à l'entretien soigné







2002 - RENAULT CLIO V6 PHASE 1

Digne héritière de la Renault 5 Turbo, la Clio V6 est destinée à remettre au goût du jour la fabuleuse opération de communication réalisée par la marque au losange dans les années 1980. Elle est présentée au Salon de Paris en 1998 et la production sera confiée à TWR, préparateur renommé, en Suède. La citadine est entièrement revue et bodybuildée, chaque exemplaire est numéroté. Intégré entre des ailes élargies, le moteur V6 3.0L à double arbre à cames en tête et développant 230 chevaux est implanté en position centrale arrière, sacrifiant de ce fait les places passagers. Les écopas d'air latérales fournissent l'apport d'air nécessaire et la transmission se fait aux roues arrières. Conçue avec le concours de Jean Ragnotti, la nouvelle Clio est bestiale, tant d'aspect qu'à la conduite, elle est de ce fait pointue à mener dans ses retranchements. A l'intérieur, des sièges baquets Renault Sport en cuir et alcantara font face à un compteur gradué jusqu'à 260 kilomètres heures et à un levier en aluminium commandant une boîte de vitesses mécanique à six rapports. Le ton est donné. En 2002, une évolution sera proposée suivant le restylage de la citadine. Modèle à part dans le paysage automobile, sa rareté et son caractère en font une sportive de premier choix. Avec seulement 1 513 exemplaires commercialisés, elle fut un collector dès sa sortie. La Clio V6 n'a pas pris une ride, elle n'a d'ailleurs presque pas connu la décote. Elle est en revanche promise à une excellente carrière en collection et l'évolution récente de sa cote en est la parfaite illustration.

L'exemplaire numéroté 1 264 qui vous est présenté est une superbe Renault Clio V6 de couleur Gris Iceberg, mise en circulation le 2 mai 2002. Il s'agit donc de l'une des dernières série 1, équipée du six cylindres en V de 230 chevaux. Fait exceptionnel, notre exemplaire n'a parcouru que 4 870 kilomètres depuis sa commercialisation et n'a connu que trois propriétaires, le premier étant un professionnel, ce qui explique qu'elle fut plus utilisée en show room que sur la route. En excellent état carrosserie, l'intérieur gris foncé l'est tout autant, ils sont en phase avec ce faible kilométrage. Ses sièges baquets en cuir et alcantara siglés Renault Sport sont une invitation à la

conduite sportive. Côté confort, elle est notamment dotée de la climatisation. Elle a bénéficié en 2015 d'une révision, alors qu'elle avait 2 950 kilomètres. Celle-ci incluait en plus de la vidange des fluides du moteur et de la boîte, le remplacement des deux pneus arrière. A cette occasion la distribution et la pompe à eau furent également remplacées faisant de cette Clio V6 une machine prête à rouler et récemment entretenue. Elle est bien sûr accompagnée de sa pochette contenant les livrets de bords et de son carnet d'entretien. Avec un look inimitable, véritable évocation au passé sportif de la marque, cette Renault Clio V6 saura faire vibrer le passionné de belles mécaniques ou l'amateur de sensations fortes. Ce collector dans la droite ligne des Renault 5 Turbo devient extrêmement prisé des collectionneurs. S'il n'est pas impossible d'en trouver aujourd'hui sur le marché bien que les prix soient nettement en hausse depuis peu, il est cependant beaucoup plus difficile d'acquérir un modèle ayant si peu roulé depuis sa mise en circulation. Si vous recherchez une Clio V6, alors ne manquez pas celle-ci, elle vous réserve le meilleur de Renault Sport.

This number 1,264 Clio V6 was delivered on May 2nd 2002 and is therefore one of the last Series one example. It is fitted with the 230 bhp V6 engine and its colour is grey « Gris Iceberg ». Amazing fact, this particular car only ran 4,870 original kilometres and is a third hand. Its first owner was a professional and this Clio was on display at his garage, he barely used it. In excellent condition outside, the inside is just as astonishing. The Renault Sport leather and alcantara bucket seats are a sporty invitation and its air conditioning brings some comfort. In 2015, the car was serviced while it had only 2,950 kilometres, the fluids were changed the back tires were replaced. The timing belt and the water pump were changed as well during the operation, which makes this car road ready. The original owner's manual as well as the service book are included. As a true evocation of the Renault 5 Turbo, the Clio V6 will fulfil any person in demand of sensations. This highly collectible car is a unique opportunity to acquire one of the very finest Clio V6 available on the market.



« Elle a tout d'une grande ... sportive »

Marque: Renault
Modèle: Clio V6
Millésime: 2002
Kilométrage: 4 870 km au compteur
Motorisation: 6 cylindres en V
Cylindrée: 2 946 cm³
N° de châssis: VF1C61A0620609676



Carte grise française / French registration

40 000 / 50 000 €



Tout l'esprit de Renault Sport dans cette Clio musclée
Une version V6 indéniablement promise à un bel avenir en collection
Un exemplaire en superbe état et au très faible kilométrage



2002 - FERRARI 575 M MARANELLO

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

La 575M présentée a été livrée neuve au Japon le 14 Juillet 2002 par l'importateur Cornes & Company Ltd. De couleur extérieure noir «Nuovo Nero Daytona » avec un intérieur en cuir noir complété de moquettes assorties, elle se présente dans un excellent état général. Elle est équipée de la boîte séquentielle F1. Notre exemplaire qui ne totalise qu'un peu plus de 15 000

km est présenté avec son entretien à jour. En effet, les courroies de distribution ont été changées en octobre 2015 par Ferrari Lyon, qui a également remplacé l'embrayage et le volant moteur en décembre de la même année. Ces deux opérations se sont accompagnées d'une révision générale pour un montant total de 13 251 euros. Elle est actuellement en carte grise allemande et est fournie avec son certificat de conformité Ferrari. Les optiques ont d'ailleurs été mises aux normes en décembre 2015. La voiture est bien sûr équipée de sa pochette contenant tous les carnets ainsi que de son double des clés. C'est donc un très bel exemplaire prêt à prendre la route que le faible kilométrage et l'estimation rendent particulièrement attractif. Belle, performante, sans être aseptisée et suffisamment moderne pour être parfaitement polyvalente, la Maranello fait aujourd'hui figure de parfait collector. L'envolée récente de sa cote témoigne de l'engouement des «ferraristes» pour ce modèle, symbole de sa génération. Evolution de la 550, elle possède le meilleur de Ferrari: un design à couper le souffle et un magnifique 12 cylindres positionné à l'avant. Notre exemplaire est une excellente opportunité d'accéder au modèle dont on ne compte que 2 548 unités produites.

Our model is a 575M, which was sold new in Japan by the Cornes & Company Ltd, on July 14th 2002. Painted black «Nuovo Nero Daytona» on black upholstery and carpets, this sober example is in an outstanding condition. The car now a bit more than 15 000 original kilometers, and its service is on date. On September 2015, timing belts were replaced, and on December the same year, the clutch and the flywheel were replaced. Both services were completed by Ferrari Lyon and total bills reached 13 251 Euros. It has a german title and a Ferrari certification. The headlights were converted to European specifications. Our Maranello is offered with its original owner's manual, its service book, and its second set of keys. This is a very attractive road ready low mileage car. As a polyvalent reliable, efficient and gorgeous GT, the Maranello is without doubts a future collectible. Its price has risen already, and with only 2 548 units made, it will keep on doing so.



« Un 12 cylindres et à l'avant comme l'aurait voulu Enzo »

Marque : Ferrari
Modèle : 575 M Maranello
Millésime : 2002
Kilométrage : 15 130 km au compteur
Motorisation : 12 cylindres en V
Cylindrée : 5 748 cm³
N° de châssis : ZFFBT55J000128656



Carte grise allemande / German registration

100 000 / 120 000 €



Une Ferrari ayant désormais valeur de collector
Un exemplaire peu kilométré et parfaitement à jour en entretien
Unaniment considérée comme l'un des plus beaux dessins
de son époque



1999 - RENAULT SPIDER

La firme au losange a toujours su commercialiser des machines hors du commun, respirant la passion automobile pour des générations. Surfant sur son succès en Formule 1 avec l'écurie Williams, la marque au losange décide de concevoir et commercialiser une barquette entièrement dédiée au plaisir de conduire. Le Spider Renault sera dévoilé au salon de Genève en 1995. Présenté avec le fameux « saute vent », sa ligne tout en rondeurs évoque l'Alpine A110. Il sera d'ailleurs assemblé dans la fameuse usine de Dieppe, sonnant le glas de l'aventure Alpine et ouvrant la nouvelle ère Renault Sport. La conception du Spider est des plus épurées, favorisant la légèreté grâce à une structure en aluminium. Afin de propulser la barquette, Renault décide de lui greffer le quatre cylindre à seize soupapes de 1 998 cm³ mis au point pour la Clio Williams et toujours accouplé à une boîte mécanique à 5 rapports. Développant 150 chevaux et implanté en position transversale arrière, il offre de réelles capacités dynamiques qui sont parfaitement exploitables par la qualité du châssis. Doté d'une suspension avant et arrière à triangles superposés et du système de freinage de l'Alpine A610, le Spider offre une conduite précise et pointue. L'intérieur est pour sa part réduit à sa plus simple expression, toujours dans une philosophie de sportivité, de légèreté et de sensations. L'aluminium y est apparent et l'habitacle reçoit deux sièges baquets Recaro ainsi qu'un pédalier réglable. En 1996, le Spider est décliné dans une version avec pare-brise afin de le rendre plus accessible et plus polyvalent. A la fois dernière Alpine et première Renault Sport, le Spider Renault était collector dès sa sortie et n'a toujours pas pris une ride, il n'a d'ailleurs presque pas connu de décote. Il est en revanche promis à une excellente carrière en collection et doit donc attirer dès à présent votre attention.

Notre Renault Spider a été commandé neuf en Hongrie le 16 Juillet 1998 comme en attestent le bon de commande et la facture d'achat présents au dossier. Acheté par un luxembourgeois expatrié, sa mise en circulation date du 5 Février 1999. De couleur « Gris Titane » avec un intérieur Recaro bi-tons noir et gris, il s'agit d'une version à pare-brise, doté donc du désembuage. En

tant que version export, elle est également équipée de l'airbag conducteur et de jantes alliage optionnelles. Fait exceptionnel, cette voiture est une première main et n'affiche que 3 390 kilomètres au compteur, kilométrage que l'on peut corroborer grâce à l'historique du véhicule et à son état. L'équipement de notre Spider est absolument complet, comprenant sa capote, son couvre tonneau, sa housse Spider ainsi que sa mallette en aluminium renfermant le double de clés, le manuel d'utilisation et le carnet d'entretien. La batterie a été changée en Mars 2016 et la voiture vient de faire l'objet d'une révision et d'un contrôle technique. La couleur Gris Titane n'était disponible qu'en toute fin de production, de ce fait, seuls 307 exemplaires de Spider furent vendus dans cette configuration. De par son historique, son kilométrage et son état général, notre exemplaire est hors du commun et intéressera nécessairement tout passionné exigeant de voitures à sensations en général et de la marque au losange en particulier. Ne ratez pas cette chance, elle ne se présentera peut être plus.

This Renault Spider was ordered in Hungary on July 16th 1998 as shown on the order form and bill that are included in the dossier. It was first registered by a French working in Budapest on February 5th 1999. This example is fitted with a windshield and its colour is grey « Gris Titane » with a black and grey Recaro upholstery. As an export vehicle, it is also equipped with an airbag. The alloy wheels are optional. Amazingly, this Spider is a first hand and shows only 3 390 kilometres on the odometer, mileage that seems original according to the dossier and the condition of the car. It is sold with all accessories including the soft top, the tonneau cover and the aluminium case holding the service book and the owner's manual. The battery was changed in March 2016 and the car had an oil change prior to the sale. This grey colour was only available on the last year of production, which explains that only 307 examples were sold with the same setting. Its history, its low mileage, and its very good condition will attract any demanding sports car enthusiast. Do not miss this opportunity, you might not have another one !



« Pas de concessions pour un maximum de plaisir ! »

Marque : Renault
Modèle : Spider
Millésime : 1999
Kilométrage : 3 390 km au compteur
Motorisation : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 1 998 cm³
N° de châssis : VMKAF0HP518434504



Carte grise française / French registration

35 000 / 45 000 €



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



1989 - MERCEDES 560 SL

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

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

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

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



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

Marque: Mercedes
Modèle: 560 SL
Millésime: 1989
Kilométrage: 147 742 miles au compteur
Motorisation: 8 cylindres en V
Cylindrée: 5 547 cm³
N° de châssis: WDBBA48D3KA101453



Carte grise française / *French registration*

25 000 / 35 000 €



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



1974 - LOTUS EUROPA SPECIAL J.P.S.

Les années 1960 voient apparaître de plus en plus d'autos sportives issues de conceptions nouvelles. Du côté britannique, Colin Chapman, ingénieur de génie, adapte le concept du moteur central arrière selon ses propres principes : « light is right ». Le 46ème projet de la firme de Hethel est une voiture très en avance sur son temps avec un châssis poutre en acier, à carrosserie en fibre de verre. Elle est motorisée par un ensemble moteur/boîte de Renault 16 TX de 1 470 cm³ qui permet à la voiture d'atteindre environ 180 km/h, aidé par un Cx de 0,29 et une hauteur totale d'à peine un mètre qui favorise un centre de gravité extrêmement bas. L'auto présentée en 1966 respire le sport-prototype et demeure relativement spartiate, avec des vitres fixes, pas de poignées de porte et une planche de bord dépouillée. La voiture évoluera en 1971 avec l'apparition de la Type 54 ou Europa S2, qui adopte des vitres coulissantes, une carrosserie boulonnée, une planche de bord en bois et des sièges réglables. On lui reproche cependant toujours le manque de noblesse de sa mécanique. Lotus va y remédier avec la nouvelle série de cette étonnante pièce d'ingénierie, l'Europa Twin Cam Special, Type 74. Celle-ci est munie d'un moteur Ford de 1558 cm³ et deux carburateurs double corps Dell'Orto aménagé par Lotus avec deux arbres à cames en tête développant 115 chevaux et permettant à cette petite bombe de tutoyer les 200 Km/h. En 1973 apparaît enfin la version « Big valves », ultime évolution dont les plus grosses soupapes font culminer la puissance à 125 chevaux. En toute fin de carrière, Lotus éditera une série limitée à 100 exemplaires aux couleurs du sponsor John Player Special pour commémorer les victoires en Formule 1. Agile et généreuse en sensations, elle a su conquérir son public avec près de 10.000 exemplaires vendus. Elle propulsera l'artisan de Hethel au rang de constructeurs de renom dont le génial fondateur laissera une marque indélébile dans le monde l'automobile.

La voiture que nous présentons à la vente est une superbe Lotus Europa Special immatriculée pour la première fois le 5 août 1974. Dans sa célèbre livrée noire à liserés or John Player Special, son numéro de châssis commençant par 7310 indiquerait que la voiture serait sortie des ateliers de montage d'Ethel en octobre 1973. Cette voiture aurait ensuite été achetée neuve auprès de l'importateur Polymark par un médecin de la région de Clermont-Ferrand. Ce dernier a conservé l'auto jusqu'en 2015, date de rachat par l'actuel propriétaire, faisant de cette voiture une deuxième main. Après être restée longtemps sans rouler, la voiture

a fait l'objet d'une réfection totale et en partie chez le spécialiste MMG en Auvergne. Revue au niveau du châssis et des parties mécaniques, elle a également été repeinte il y a quelques années et son état de conservation est tout simplement excellent. L'intérieur en simili de couleur sable, particulièrement fragile sur ce modèle, est très bien conservé, tout comme la planche de bord en bois dont le logo JPS vous rappelle la fameuse série limitée et la rareté de l'objet. Elle est équipée du moteur Twin Cam de 1 558 cm³ à culasses « big valves » développées par Lotus faisant culminer sa puissance à 125 chevaux. Son moteur est couplé à la boîte 5 vitesses dont overdrive optionnel. Pour sa qualité, notre exemplaire fit même l'objet d'un reportage dans le magazine *Rétroviseur* en 2014. Son poids extrêmement réduit et sa mécanique volontaire confèrent à cette voiture une efficacité redoutable. Cette étonnante et peu courante voiture vous procurera des sensations uniques à son volant en ne manquant pas de vous rappeler l'ambiance des sport-prototypes du début des années 1970. Ne laissez pas s'enfuir cette chance d'acquérir un exemplaire d'Europa dans sa configuration la plus rare et la plus désirable.

*This wonderful Lotus Europa Special was delivered on August 5th 1974. Its beautiful black paintwork is associated with golden John Player Special decals. Its chassis number 7310 would testify that the car was built on October 1973 at the Ethel plant. It was delivered new in France by importer Polymark to a medic living in Clermont Ferrand. This man kept the car until 2015, when he sold it to its current owner. It is therefore a second hand. After the car was stored for many years, it went recently through a comprehensive restoration completed by MMG in Auvergne. The chassis and the mechanics were restored, a new paintjob was done as well and the car is now in excellent condition. Its sand interior and the leatherette upholstery have been kept in very good shape. Our Lotus Europa is fitted with the 1,558cc Twin Cam engine with its « big valves » heads producing 125 bhp and a five speeds gearbox, overdrive included. Its low weight and its sporty engine give this car true efficiency on the road. Our very nice car was featured in *Rétroviseur* for the « special British cars » edition in 2016. This astonishing Lotus Europa will provide you exquisite sensations. Presented in its most desirable configuration, it is a true opportunity. Don't let it pass!*



« L'anglais Colin Chapman met toutes ses forces pour l'Europe »

Marque : Lotus
Modèle : Europa Special
Millésime : 1974
Kilométrage : 32 810 km au compteur
Motorisation : 4 cylindre en ligne
Cylindrée : 1558 cm³
N° de châssis : 73101303Q



Carte grise française / French registration

32 000 / 38 000 €



Une jolie voiture de sport reflétant tout le savoir-faire de Lotus
Le concept du « light is right » dans sa plus pure expression
Un exemplaire rare dans sa meilleure configuration et en très bel état



1964 - JAGUAR MK X 3.8L

L'année 1961 signe l'avènement d'une nouvelle ère pour le constructeur de Coventry. Alors que la Jaguar Type-E révolutionne le segment des voitures de sport, le reste de la gamme va lui aussi être remanié. La MK X succède logiquement à la vieillissante berline MK IX aux lignes baroques. Le gabarit de la nouvelle limousine Jaguar est statuaire, il s'agit toujours de la plus grande Jaguar produite. Ses lignes sont harmonieuses, tout en rondeurs, et la ceinture de caisse en arc de cercle lui offre un dynamisme indéniable. Les quatre phares avant deviendront quand à eux la nouvelle signature stylistique de la marque. Sous le capot, on retrouve le six cylindres en ligne de 3.8L fort de 265 chevaux permettant à la limousine d'atteindre 194 km/h, une performance sur ce segment. La MK X sera également la première Jaguar à adopter une suspension arrière indépendante, héritée de la Type-E. Elle est disponible au choix en boîte manuelle ou automatique, les deux avec un overdrive optionnel. Le marché principal de la MK X étant les Etats-Unis, l'intérieur s'avère être raffiné. L'assemblage est de haut standing et mêle à une sellerie en cuir des inserts en bois précieux. La banquette arrière est particulièrement accueillante et fait face à des tablettes en bois, une caractéristique qui fait écho aux Rolls Royce contemporaines. En 1964, le six cylindres 3.8L est progressivement remplacé par le 4.2L, avant que la MK X ne soit modernisée par quelques retouches esthétiques en 1966. Son appellation devient alors 420G. Sur ces cinq années de production, la Jaguar MK X s'est écoulée à 18 519 exemplaires, en deçà des attentes du constructeur britannique. Rares en bon état, elles retrouvent progressivement un public d'amateurs avertis, désireux de retrouver les sensations exquis de confort et les réelles qualités dynamiques qu'offrent les MK X.

La voiture présentée est une élégante MK X mise en circulation le 26 juin 1964. Elle est un des rares exemplaires à avoir été vendu neuf en France par les établissements Delecroix, importateur de la marque. Il est important de préciser que celle-ci sera vendue avec une seconde MK X non roulante, entièrement à restaurer.

Notre exemplaire propose une robe marron associée à un bel intérieur en cuir beige. Les boiseries qui complètent l'ensemble sont de qualité correcte et l'espace intérieur est accueillant. Sans être parfaite, cette voiture est en bon état général et sa présentation cosmétique est satisfaisante, à l'image des chromes et des joints qui présentent bien. La voiture bénéficie d'un historique stable et traçable grâce aux copies des précédents titres de circulation. Livrée en 1964, elle eut un propriétaire de 1969 à 1979, puis un autre de 1979 à nos jours. C'est ce dernier qui, amoureux du modèle entreprit lui-même une restauration au long cours. Une ligne d'échappement en inox fut également installée à cette occasion. La voiture fonctionne bien mais une révision de la direction assistée est à prévoir. Cette voiture est toujours équipée de son moteur d'origine d'une cylindrée de 3,8L et de sa boîte de vitesses manuelle avec overdrive. En plus de son dossier de factures, elle est équipée de son manuel de service en français. Dans sa version 3,8L et en conduite à gauche, la Mark X ne fut fabriquée qu'à 3 846 exemplaires, faisant de cette reine de la route une voiture exclusive et raffinée à tous points de vue.

This elegant MK X was delivered on June 26th 1964. It is one rare French example, as it was sold by the Etablissements Delecroix, the official importer in France. We need to clarify that a second MK X parts car will be provided. Our MK X is brown and has a beige leather upholstery. The wooden trims are in fair condition. Whilst the car is not perfect, it is in good overall condition. It has a steady history as proven by its dossier: it has had only two owners since 1969. The last one purchased it in 1979 and restored the Jaguar over a long time period. A stainless steel exhaust was installed as well. The car drives well although the power steering needs to be serviced. It is a matching numbers car that still retains its original 3.8L engine and the gearbox features the optional overdrive. It will also be delivered with its service manual along with maintenance bills. Only 3,846 3.8 Litres Jaguar MK X were sold, which makes this road queen a very exclusive vehicle.



« La vision du grand luxe automobile selon Jaguar »

Marque : Jaguar
Modèle : MK X
Millésime : 1964
Kilométrage : 30 010 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 3 781 cm³
N° de châssis : 353522DN



Carte grise française / French registration

15 000 / 20 000 €



A son volant ou à son bord, le confort et la douceur sont de mise
Toute la tradition et le savoir-faire de Jaguar en matière
de haut de gamme
Un lot de deux MK X particulièrement attractif sur un marché restreint



1959 – MESSERSCHMITT KR 200 KABRIO

A la suite de la Seconde Guerre Mondiale et alors que le plan Morgenthau tentait de réduire à néant l'industrie allemande, l'ingénieur Willy Messerschmitt, fameux constructeur d'avions, s'orienta vers l'industrie automobile. Il fit pour cela appel à l'ingénieur Fritz Fend qui avait commercialisé des véhicules légers destinés aux personnes handicapées. La Messerschmitt KR 175 pour Kabinenroller ou « scooter à cabine » de 175 cm³ fut présentée au Salon de Genève en 1953 et fit forte impression : les besoins en petites voitures économiques étaient alors importants. Evoquant un fuselage d'avion, ce tricycle pouvait accueillir deux personnes en tandem. L'accès se faisait par une verrière de cockpit basculant sur le côté à l'image du chasseur ME 109. La mécanique monocylindre à deux temps était d'origine Sachs et la Messerschmitt gagna en puissance en 1955 avec le montage d'un bloc de 191 cm³ produisant 9.5 chevaux accouplé à une boîte de vitesses à 4 rapports. Grâce à sa conception légère, elle aussi héritée de ses racines aéronautiques, la voiturette était parfaitement utilisable, capable d'atteindre les 85 km/h. L'intérieur était très bien fini compte tenu des attentes pour un tel véhicule. Inspiré de la moto, un guidon remplace le volant et le sélecteur de boîte de vitesse est, lui aussi, similaire aux deux roues. Une version découvrable de la KR 200 était également disponible au catalogue. Elle permettait de profiter les cheveux aux vents de cette voiturette, mais protégeait également de « l'effet de serre » généré par le cockpit en plexiglas. A la croisée des mondes de l'aviation, de la moto et de l'automobile, la Messerschmitt KR 200 est un véhicule atypique dans lequel on ne peut passer inaperçu. Devenues rares, elles sont désormais très recherchées, tout comme beaucoup de « microcars », devenues un symbole de la mobilité abordable de l'après-guerre.

L'exemplaire que nous présentons fut mis en circulation en 1959, il s'agit d'une version KR 200 Kabrio, certainement la variante la plus recherchée du modèle. De couleur gris « canon de fusil » associé à un intérieur en skaï bordeaux à passepoil

gris, sa livrée est très élégante. L'ensemble est complété d'une capote bordeaux en alpaga. Elle fut acquise par son propriétaire, amateur de microcars, en 2009. Ce dernier a réalisé sur cette Messerschmitt une restauration intégrale et de haut niveau. A ce titre, la voiture fut intégralement démontée et le châssis a été mis à nu. Le moteur a également été reconditionné. Une liste détaillant les pièces utilisées lors de la restauration sera remise à l'acheteur ainsi qu'un important dossier de photos détaillant les différentes étapes de la remise en état. Notre exemplaire est toujours doté de son moteur monocylindre Sachs conforme à la monte d'origine et est en parfait état de fonctionnement. N'ayant que très peu roulé depuis sa restauration, elle se présente tout simplement dans un excellent état général, intérieur comme extérieur. Cette voiture a aussi fait l'objet d'une expertise. L'allure extraordinaire et sans équivalent de cette Messerschmitt, son cockpit basculant et son guidon sont à eux seuls des éléments qui vous feront voyager dans une atmosphère unique. Son parfait état et sa configuration lui offrent des atouts indéniables, elle représente une opportunité rare à ce niveau de prix. Ne la laissez pas s'envoler !

This microcar was delivered in 1959. It is a highly desirable dark grey Messerschmitt KR 200 Kabrio fitted with a maroon leatherette upholstery and alpaca soft top. Its current owner, a microcar enthusiast, acquired it in 2009. He then started a comprehensive restoration and disassembled the entire vehicle. This frame off restoration included the rebuild of the engine and the body was sanded to bare metal. A document lists each part that was used in order to fulfil the work done, and a full dossier of picture as well as an expert assessment will be given to its buyer. This Messerschmitt still has its period correct Sach engine which works perfectly. The car was barely driven since the work was done, which explains its outstanding condition, both inside and outside. Its incredible looks and some amazing features such as the handlebar and the canopy will throw you into another atmosphere. Being near perfect, it is a rare opportunity with such an attractive estimation.



« Un objet roulant bien identifié »

Marque : Messerschmitt
Modèle : KR 200 Kabrio
Millésime : 1959
Kilométrage : 18 780 km au compteur
Motorisation : Monocylindre deux temps
Cylindrée : 191 cm³
N° de châssis : 71703



Carte grise française / French registration

28 000 / 33 000 €



Un engin hors normes qui fait voyager autrement
Un capital sympathie énorme pour une voiture incroyable
Un exemplaire intégralement restauré sans compter



1939 - MATFORD V8 F92 A CABRIOLET

Issue de l'association en 1934 du constructeur français Mathis et du géant américain Ford, la marque Matford diffusera en France pendant ses sept années d'existence, des voitures à l'allure américaine mais adaptées à un marché européen. La type F92 A sera l'aboutissement de ce projet et verra le jour en 1939. Sa conception est d'origine américaine et son dessin inspiré des Mercury et autres Lincoln reprend les codes stylistiques qui firent le succès de ces modèles haut de gamme aux Etats-Unis. Son long capot est précédé d'une calandre profilée surmontée d'un élégant sigle V8, tandis que les phares sont incorporés dans les ailes avant. Le pare-brise en deux parties ajoute un surplus de charme typique des années 1930. Sous le capot, un moteur V8 de conception américaine cubant 2 225 cm³ pour 60 chevaux est accouplé à une boîte de vitesses manuelle à trois rapports. Souple et robuste, il propulse la F92 A à près de 120 km/h, une vitesse plus que respectable pour l'époque. Le châssis est dans une configuration simple, l'essieu arrière est rigide au même titre que l'avant, et les freins sont à câble. A l'intérieur, une belle banquette en simili accueille ses occupants, qui font face à un volant à trois branches stylisé et à un bloc compteur rectangulaire de marque Jeager. Déclinée à la fois en berline et en cabriolet, la Matford type F 92 A ne fut produite que durant l'année 1939, la dernière année de production, puisque cette dernière fut interrompue par la guerre pour ne jamais reprendre. Moins de 500 exemplaires auraient été construits, toutes carrosseries confondues, faisant de la F92 A un véhicule extrêmement rare sur nos routes. Alliant le savoir faire français et les moyens techniques américains, cette voiture est un intéressant témoignage historique.

La voiture que nous vous proposons est une ravissante F92 A cabriolet de 13CV produite uniquement en 1939. Cette voiture qui fut intégralement restaurée par le passé est une véritable rareté, sortie de garage. Afin de redonner vie à cette belle endormie, son futur acquéreur devra en effet procéder à une complète remise en route, celle-ci ayant été immobilisée dans de bonnes conditions pendant près de 20 ans. La voiture présentée ne manque cependant pas d'allure avec sa robe beige et son intérieur en simili et passepoils bordeaux. Les moquettes intérieures de couleur marron sont flatteuses et donnent un aspect plus cossu à l'intérieur. En plus de la banquette avant, sa petite banquette arrière permet d'accueillir un à deux passagers. Sa capote et

son couvre-capote en bon état sont en alpaga noir. Charme supplémentaire, celle-ci peut se mettre en position intermédiaire et donner à cette Matford une configuration Landaulet. L'état cosmétique général de la voiture sans être parfait est extrêmement satisfaisant et s'explique par la qualité de la restauration réalisée dans le passé. Son dossier d'historique remonte à 1983, date à laquelle elle est acquise par un collectionneur qui va mener le projet d'une restauration complète depuis le châssis. A cette occasion, le moteur est démonté et complètement refait, la carrosserie ainsi que les garnitures ont été complètement remises en état. Cette réfection est documentée par un reportage photo et d'un carnet détaillé écrit par son propriétaire qui permettent de juger de l'étendue des travaux. Le dossier de la voiture est complété de factures, de la revue technique et du manuel d'entretien. Son actuel propriétaire en fit lui l'acquisition en juillet 1989 et la conserva jusqu'à aujourd'hui. Il est précisé que la voiture sera livrée avec quelques pièces complémentaires comme des enjoliveurs de roues ou des globes de phares. Cette charmante Matford ne pourra vous laisser indifférent et son V8 endormi n'attend que de reprendre des tours.

This Matford F92 A convertible was built only over the year 1939. It is coming out of a long time storage and is extremely rare. A full mechanical check up will be necessary in order to enjoy it as it has not been driven for about 20 years. It is a gorgeous car with its beige paint and its maroon leatherette upholstery. Its soft top is interesting as it can open as a Landaulet and is in good condition. The soft top cover in black alpaca is in good condition. This Matford is in very good condition, it has been very well restored in the past. We can track its history until back in 1983, when it was acquired by an enthusiast who led the frame-off restoration, no expense was spared. The engine was taken apart and fully rebuilt, the body was entirely remade. This restoration is detailed by a dossier of pictures, parts bills and a book in which the owner consigned every step of the work. The car is also provided with its maintenance manual and other brochures. Its current owner purchased our Matford in 1989 and kept it until today. Some extra parts such as hubcaps and headlights will be delivered with the car. You won't be able to resist this charming vehicle and its V8 is waiting for you to get back on the road.



« Née de l'alliance franco-américaine avant la guerre »

Marque: Matford
Modèle: F 92 A 13 CV Cabriolet
Millésime: 1939
Kilométrage: 61 711 km au compteur
Motorisation: 8 cylindres en V
Cylindrée: 2 225 cm³
N° de châssis: 6906



Carte grise française / French registration

17 000 / 22 000 €



Le talent de Mathis associé à l'ingénierie de Ford

Une jolie page d'histoire automobile qui mérite de reprendre la route

Un cabriolet élégant et rarissime



1983 - FERRARI MONDIAL QUATTROVALVOLE

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

La Ferrari Mondial que nous vous proposons est une version coupé Quattrovalvole mise en circulation en Italie, en 1983. Cette voiture dispose d'une belle et rare livrée combinant une peinture bleue à un intérieur en cuir crème et à des moquettes couleur tabac. Cette Mondial n'aurait connu que deux propriétaires jusqu'en 2016, le premier l'ayant cédée en 1990 au second qui

l'aura conservée jusqu'à récemment. Elle se présente avec une belle cosmétique générale, tant en carrosserie qu'au niveau de l'habitacle. Chose rare sur une Mondial, celle-ci est dotée d'un toit ouvrant électrique qui est en parfait état de fonctionnement. Elle possède également sa trousse à outils, un autoradio Blaupunkt d'époque et la climatisation. Autre élément appréciable, elle a bénéficié d'une très importante remise à niveau mécanique en avril 2016 comprenant le remplacement des courroies de distribution, ainsi qu'une révision des freins, de la climatisation, de la pompe à essence et du refroidissement entre autres. La batterie a également été changée. Le montant des travaux est conséquent et s'élève à près de 10 000 euros. Cette voiture dans un bon état général de présentation est une séduisante opportunité d'accéder au mythe Ferrari. Dans sa déclinaison Quattrovalvole, cette Mondial ne fut produite qu'à 1 145 exemplaires en coupé. Véritable Ferrari à 4 places dotée d'un moteur central arrière dont la cote d'amour ne cesse de progresser, la Mondial permet de concilier sportivité, vie de famille et passion automobile. Faites plaisir à tous vos proches, roulez en Ferrari.

This Ferrari Mondial coupe Quattrovalvole was sold in Italy in 1983. It features a very rare blue paintjob and a cream upholstery on brown carpets. According to its current owner, this car would be a third hand, as the first owner would have sold it in 1990 to the second, who kept it until 2016. It is in good overall condition and is originally equipped with a very rare electric opening roof, which is fully functional. It also has its original toolbox, a period correct Blaupunkt radio and air conditioning. An extensive service was done on April 2016 and included the replacement of the timing belts, as well as the brakes, the fuel pump, the radiator and the air conditioning was refilled. The battery was also changed, and total bills reached almost 10 000 Euros. Only 1 145 Ferrari Mondial coupe Quattrovalvole were made, and this configuration is very unusual. It is a real four-seater that you can enjoy with your family. Please them, please yourself, drive a Ferrari.



« 4 soupapes par cylindres pour 4 passagers aux anges »

Marque : Ferrari
Modèle : Mondial Quattrovalvole
Millésime : 1983
Kilométrage : 50 200 km au compteur
Motorisation : V8
Cylindrée : 2 927 cm³
N° de châssis : ZFFLD14B000045193



Carte grise italienne / *italian registration*

30 000 / 40 000 €



Une Mondial Quattrovalvole à la livrée rare et séduisante
La Ferrari 4 places des parfaits compromis
Un exemplaire qui vient tout juste d'être révisé



1971 - CITROEN SM

Dévoilée au salon de Genève en 1970, la SM, pour projet S Maserati, frappe par sa ligne novatrice que l'on doit à Robert Opron. Inspirée par le vent, ses lignes tendues offrent à la SM un dynamisme unique. Son excellent Cx de 0.46 est le résultat d'un important travail en soufflerie qui dicte l'esthétique globale, dont on retiendra des voies arrière plus étroites qu'à l'avant et une batterie de six phares à correction automatique dont deux directionnels couverts par une paroi en Plexiglas. Profitant du rachat de Maserati par Citroën en 1968, la SM bénéficie sous le capot, d'un tout nouveau bloc V6 double arbre marqué du trident et d'une cylindrée de 2 670 cm³. Développé par Alfieri et produisant 170 chevaux, il permet à la SM d'atteindre pas moins de 220 km/h, la plaçant au niveau de ses solides rivales allemandes. Reprenant les suspensions hydropneumatiques de la DS, elle garde ce confort cher à Citroën et la nouvelle direction Diravi à rappel asservi lui permet de soutenir une vitesse élevée avec la plus grande facilité. Son intérieur est également très moderne, avec notamment des cadrans de compteurs ovoïdes, assortis à la forme du volant. Les sièges au design « cartoucière » sont aussi agréables à l'œil que confortables pour le plus grand plaisir des quatre passagers que la SM peut accueillir. En 1973, le moteur sera équipé d'une injection électronique Bosch et une boîte de vitesse automatique sera aussi par la suite proposée au catalogue. Seuls 12 920 exemplaires seront vendus sur cinq années de production. Aujourd'hui de plus en plus recherchées, les SM bénéficient d'un regain d'intérêt croissant. Synthèse parfaite entre modernité, confort et performances, la SM est une vraie GT qui n'a pas pris une ride. Un vrai must de l'industrie automobile française.

Notre Citroën SM, l'une des premières produites, a été mise en circulation le 4 Janvier 1971. Elle se présente dans une livrée associant une carrosserie « Bleu Platine » avec un intérieur en cuir gris. Il s'agit d'une recherchée version à trois carburateurs Weber. Son dossier bien doté, résume l'ensemble de l'entretien de notre SM depuis 1986. A cette date, le moteur fut changé pour un neuf en concession Citroën, la carte de garantie de cette époque est d'ailleurs toujours présente. N'ayant connu que deux propriétaires depuis 1993 dont l'actuel en 2002, elle a l'intérêt de présenter un historique particulièrement stable. Affichant aujourd'hui un peu moins de 36 000 kilomètres au compteur, son dossier nous permet de corroborer un kilométrage réel

de 136 000 kilomètres. La carrosserie est en très bon état général, tout comme l'habitacle et la sellerie ayant tous trois bénéficié d'une restauration il y a une dizaine d'année. La mécanique a elle aussi bénéficié de soins réguliers depuis son remplacement. La voiture n'a parcouru depuis sa restauration que peu de kilomètres et a donc conservé un bel état de présentation. Dotée d'une documentation complète, notre exemplaire sera notamment vendu avec son manuel d'utilisation, son manuel de réparation ainsi que sa housse et le double des clefs. Désormais vivement recherchées, les SM deviennent plus rares sur le marché. Elles restent considérées comme l'aboutissement de la haute couture automobile par Citroën. Sa ligne et son intérieur restent impressionnants de modernité et sa mécanique, capricieuse à ses débuts, est désormais à l'abri des troubles grâce à de nombreux spécialistes du modèle. En très bon état général, et présentée à une estimation attractive, notre SM est une excellente opportunité de goûter à l'excellence de Sa Majesté. Sa cote future vous donnera raison d'avoir succombé...

Introduced at the 1970 Geneva Motor Show, the Citroen SM made quite an impression thanks to its modern body designed by Robert Opron. Taking advantage of Maserati's takeover by Citroen, a brand new 170 bhp V6 engine engineered by Alfieri gave the SM astonishing performances, it was then able to compete with most german standards. Its interior was outstanding and featured ovoid gauges and steering wheel, and four beautiful and comfortable seats. Only 12 920 Citroen SM were made over five production years, which explains its rarity. They are a perfect synthesis between technology, performances and comfort, a true must have from French car industry. Our Citroen SM was delivered on January 4th 1971. It is painted with a nice blue « Bleu Platine » over a grey leather upholstery. It is fitted with three Weber carburettors. Its dossier includes maintenance bills since 1986. That year, the engine was changed by Citroen, and we still have the warranty coupon. This car has had two owners since 1993, and the current one purchased it in 2002. Its stable history allows us to certify an original mileage of 136 000 kilometres. The body as well as the interior are in very good shape as they were restored about ten years ago. Sold with a full documentation, the car will go with the owner's manual, its maintenance manual, its slipcover and the two sets of keys. This outstanding Citroen SM is a good opportunity before its price rise for good.



« Les deux lettres de noblesse de sa Majesté Citroën »

Marque : Citroën
Modèle : SM
Millésime : 1971
Kilométrage : 36 000 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres en V
Cylindrée : 2 670 cm³
N° de châssis : 00SB0835



Carte grise française / French registration

20 000 / 30 000 €



La référence française en matière de Grand Tourisme Automobile
Une SM à l'historique stable et particulièrement séduisant
Une voiture dont la cote monte réellement en régime



1943 – JEEP WILLYS MB

Si l'origine de son nom reste toujours inconnu, la Jeep est entrée dans le dictionnaire mondial pour identifier le véhicule 4x4 qui a libéré le monde, promesse d'un voyage extraordinaire. Alors que la guerre menace, le gouvernement américain effectue un appel d'offre pour un véhicule léger, polyvalent et efficace. Bantam, Ford et Willys y répondront et si le premier fournit le prototype le plus concluant, ce sont Willys puis Ford, du fait de capacités de production supérieures qui se chargeront de la production de masse du nouveau 4x4. C'est un véhicule à usage multiple, à quatre roues motrices, servant au transport du personnel ou du matériel et particulièrement apte aux missions de reconnaissance et de liaison. La carrosserie est découverte et la capote est amovible. Le pare-brise peut être rabattu sur le capot ou son vitrage relevé sur l'extérieur. La roue de secours se trouve à l'arrière du véhicule où est fixé également le crochet d'attelage. Le moteur est un quatre cylindres « Go Devil » en ligne d'une cylindrée de 2 199 cm³ alimenté par un carburateur simple corps développant 60 cv à 3 600 t/mn. La boîte de vitesses comporte trois rapports plus un réducteur qui permet les évolutions en terrain varié et une boîte de transfert permettant de passer de deux à quatre roues motrices. La direction est à vis et galets, les suspensions avant et arrière sont à essieu rigide, à lames et le freinage est assuré par des tambours. La jeep peut en vitesse de pointe dépasser les 100 km/h. Par sa polyvalence, la Jeep est « l'engin à tout faire » de l'armée américaine. Déclinée en version six places, amphibie, blindée ou encore en version ferroviaire, elle aura été l'un des trois principaux outils ayant permis la victoire sur l'Allemagne Nazie selon le Général Eisenhower.

Le modèle présenté est une version d'origine américaine de 1943 comme en témoigne son numéro de série 244009. Sa livrée militaire « Olive Drab » vous replonge instantanément dans les années 1940. Achetée par son propriétaire actuel en septembre 2010 à un collectionneur angevin, elle est dotée, point important, de son châssis ainsi que des ponts avant et arrière d'origine américaine. La voiture ayant été reconditionnée à La Maltournée, on peut ainsi supposer qu'elle a poursuivi sa carrière militaire au sein de l'armée française. Elle y a notamment été convertie en 12 volts pour plus de simplicité à l'utilisation et son bloc moteur est

un Go Devil construit sous licence en France. Notre Jeep vient de bénéficier d'une révision générale chez le professionnel Jeep Village, comprenant la réfection de l'allumage, des joints spi et une batterie neuve. Notre Willys est saine et les soubassements ne présentent pas de traces de corrosion apparente. N'arborant aucuns marquage extérieur, elle offre de plus la possibilité à son futur acquéreur de la personnaliser selon ses envies, ou bien de la laisser telle quelle. Elle est dotée de nombreux accessoires tels que sa pelle, sa hache, un jerrycan, sa roue de secours et sa manivelle. Sa sellerie ainsi que sa capote en toile sont conformes au modèle et en bon état. Connue de tous, la Jeep s'est forgée pendant la guerre une réputation de tout terrain hors pair. Le modèle n'a depuis cessé d'évoluer, mais la MB demeure l'origine d'un mythe qui aujourd'hui encore émeut et ne laisse personne indifférent. Les modèles originaux sont aujourd'hui rares et jouissent d'une inaltérable cote d'amour. Vous allez adorer rouler dans ce symbole de liberté !

This Willys MB is an American version that was built in 1943 as shown by its serial number 244009. Its military « Olive Drab » paintwork throws you back straight to the 1940's. Acquired by its current owner on September 2010, its chassis is original, so are the front and rear axles. The car was repacked at La Maltournée which indicates that it was used by the French military after the Second World War. It was there upgraded to a 12 volts electric system and it received a French « Go Devil » engine that was built under licence. Our Jeep went through an overall service including the ignition system, oil seals and a new battery. The famous professional Jeep Village completed the job. This Willys is very clean, it shows no signs of rust on the chassis or underneath the body. As it has no inscriptions painted on it, the purchaser may choose the configuration of his Jeep Willys, he might also keep it as it is as well. It is fitted with many accessories such as a shovel, an axe, a jerry can, a spare wheel and its crank handle. It is also equipped with hessian upholstery and soft top that are similar to original specification. The Willys MB is known in the entire world for being an extraordinary all roads, and this original example is remembered as the vehicle that won the war. It is a true piece of history and symbol of liberty.



« La voiture à tout faire qui libéra le monde »

Marque : Willys
Modèle : Jeep MB
Millésime : 1943
Kilométrage : 2 130 miles au compteur
Motorisation : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 2 199 cm³
N° de châssis : 244009



Carte grise française / French registration

15 000 / 25 000 €



Une calandre mythique devenue symbole de liberté
Le fantastique 4X4 américain au capital sympathie international
Un exemplaire de 1943 dans une agréable patine



1971 - JAGUAR XJ6 S1 2.8L

Au milieu des années 1960, la gamme des berlines Jaguar comprend 4 variantes: la 240, la 340, la 420 et la S-Type. Dans un souci d'harmonisation, la firme de Coventry lance la XJ6 en 1968. Son style est en totale rupture avec ses aînées, délaissant les rondeurs typées pour une carrosserie plus pure et élancée. La ligne est très moderne, mais on note néanmoins une calandre cernée par les quatre feux ronds apparus sur la MK X. Elle est motorisée par un six cylindres en ligne XK à double arbre à cames en tête de 2.8 L ou par un 4.2 L similaire à celui de la Type E. Ils étaient accouplés au choix à une boîte de vitesses manuelle avec overdrive en option ou à une boîte automatique Borg Warner. La XJ6 reprend le train arrière indépendant de la Type E, elle offre des qualités routières indéniables et un confort exemplaire tout en étant efficace en conduite dynamique. Principalement destinée aux longs parcours, elle possède deux réservoirs d'essence dont le remplissage se fait par deux trappes au-dessus des ailes arrière. L'intérieur fait preuve d'un classicisme cher à Jaguar, avec un tableau de bord recouvert de bois, des sièges en cuir confortables et des inserts en aluminium. Les interrupteurs à basculent rajoutent une touche de charme bien anglais et la direction assistée était offerte en série. En 1972, un V12 est également disponible, et la production de la Série 1 s'achève en 1973 après 82 201 exemplaires construits. Véritable succès commercial à l'époque, les Jaguar XJ6 ont souffert de la décote rendant les modèles en bon état de plus en plus rares. Les Séries 1 sont aujourd'hui les plus recherchées ; elles offrent la ligne la plus pure et un intérieur typiquement Jaguar qui ne peut que faire chavirer tout gentleman raffiné.

La voiture présentée est une jolie XJ6 Série 1 sortie des chaînes de production en 1971. Elle aurait été vendue neuve en France avant de quitter le pays pour le Portugal. De couleur beige associée à un intérieur en cuir fauve perforé, elle est équipée du rare moteur 2.8 litres, qui est ici accouplé à une boîte de vitesses manuelle et munie de l'overdrive Laycock optionnel. En bon état général, cette voiture a fait l'objet de nombreux soins mécaniques récents. Les freins, la ligne d'échappement et l'embrayage ont été changés en

2015, accompagnés d'une révision générale et de la rectification du volant moteur. L'allumage, la géométrie ainsi que divers ajustements ont aussi été effectués en 2016 chez le professionnel Targa Florio Garage près de Lisbonne. Fait rare, elle est munie de son carnet d'entretien ainsi que de son manuel d'utilisation en français. Son intérieur est très propre, les assises, les moquettes et le tableau de bord sont en excellent état. La cosmétique du six cylindres est également très soignée et les sous-bassements ne présentent pas de traces de corrosion. Cette belle berline qui se trouve être peu courante dans la configuration présente est dans un bel état de présentation. Emblématique berline de la marque, la XJ6 dans sa première configuration devient recherchée mais les exemplaires encore sains et entretenus correctement sont devenus difficiles à trouver. Offrant un agrément de conduite fort appréciable et une esthétique typique des années 1970, elle est un modèle prestigieux « accessible ». Une véritable opportunité pour celui qui voudrait goûter aux plaisirs uniques de l'automobile britannique, ou pour tout passionné de la marque au félin.

This is a nice XJ6 Series 1 built in 1971. It would have been delivered new in France before it was exported to Portugal. Its beige colour is associated with a tan interior and upholstery, and the car is fitted with the rare 2.8 Litres inline six that is here coupled with a manual gearbox and optional Laycock overdrive. In good overall condition, the car benefitted from many services, such as the brakes, the clutch and the exhaust line that were replaced in 2015 and the ignition, the wheel alignment and a major check in 2016. The professional Targa Florio Garage near Lisbon, Portugal did all this work. Important fact, this car is delivered with its original service manual and owner's manual. Its inside is in very good condition; the upholstery, the carpets and the dashboard are great. The engine looks very good as well, so does the chassis, which does not show any sign of rust. Four white wall tires add a charming style to this wonderful four-door saloon. This amazing XJ6 first Series is now sought after but good examples have become rare. Its driving skills and its typical 1970's look make this prestigious and affordable car a true opportunity to taste the unique British cars delight.



« La XJ6 perpétue la tradition du raffinement made in Jaguar »

Marque : Jaguar
Modèle : XJ6 S1
Millésime : 1971
Kilométrage : 35 670 km au compteur
Motorisation : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 2 792 cm³
N° de châssis : 1G55484DN



Carte grise portugaise / Portuguese registration

10 000 / 15 000 €



Une série « XJ » à succès, unanimement reconnue pour son raffinement
Une luxueuse voiture de collection pour un prix abordable
Un exemplaire attirant pour goûter aux charmes de Jaguar



1987 – MITSUBISHI STARION 2600 TURBO

Si l'on connaît Mitsubishi pour sa fameuse sportive « Lancer », la marque japonaise a pour autant toujours développé des modèles sportifs et compétitifs moins connus sur le sol européen. C'est le cas du coupé Starion. Présenté au salon de Genève en 1982, le Starion possède une ligne impressionnante, racée et dans les parfaits codes esthétiques de l'époque. Il s'agit d'un coupé deux portes à 4 places avec hayon. Sa carrière débutera en 1983 pour se terminer en 1989. Elle se veut la concurrente d'autres rivales japonaises comme les Nissan Z, les Mazda RX7 ou encore les Toyota Supra. La Starion est mue par un moteur quatre cylindres très moderne pour son temps puisqu'il bénéficie d'une injection électronique, de 3 soupapes par cylindres et d'un turbo. C'est la première voiture japonaise à combiner toutes ces technologies. La cylindrée passera d'un 2.0 litres de 140 chevaux à une version 2.6 litres développant à terme près de 200 chevaux. Cette propulsion est dotée d'une boîte de vitesse mécanique à 5 rapports et le freinage est assuré par quatre freins à disques. Performante, la voiture est capable d'abattre le 0 à 100 km/h en près de 7,5 secondes et d'approcher les 220 km/h de vitesse de pointe. Elle sera déclinée en deux versions de carrosserie, l'une avec des ailes fines et l'autre avec des ailes larges. Si la Starion ne fut pas importée en France, elle fut en revanche diffusée dans des pays européens comme la Belgique ou encore la Suisse et fera une carrière aux Etats-Unis sous l'appellation Conquest pour les marques Dodge, Plymouth ou Chrysler. Cette voiture, très performante et technologiquement avancée pour son époque, est une alternative intéressante aux sportives européennes et américaines. Elle offre la possibilité de rouler dans un véhicule presque unique dans nos contrées et au charme typique des années 80.

La Mitsubishi Starion présentée est un « model year » 1987. La voiture fut importée en Europe en 2011, elle provenait alors du Canada. Sa livrée associe une peinture extérieure rouge « safari red » à un bel intérieur cuir noir et moquettes noires et quatre jantes en aluminium. Elle possède la carrosserie avec ailes élargies ce qui renforce l'allure sportive de la voiture. Les options d'époque sont tout simplement incroyables pour une voiture de près de 30 ans et rendraient encore jalouses certaines voitures de la production actuelle. Elle est en effet équipée, de la direction assistée, de ceintures de sécurité automatiques à l'avant, d'un autoradio avec égaliseur et commandes au volant, d'une climatisation automatique, de vitres et rétroviseurs électriques et d'un régulateur

de vitesse. En bon état général, la peinture bien que légèrement patinée présente bien. L'intérieur est lui très bien conservé. Cet état est sans doute lié au faible kilométrage de notre exemplaire qui n'a à ce jour parcouru, qu'un peu plus de 28 000 miles. La voiture n'ayant que très peu roulé ces dernières années, il sera préférable de faire procéder à un contrôle mécanique général. Unique en son genre et rare dans nos contrées, cette voiture méconnue qui offre le plaisir de rouler « différent » mérite qu'on s'y intéresse. Sa conception aux développements techniques avancés, son confort intérieur et ses performances en font une voiture séduisante au rapport prix/prestation très attractif. Il est porté à l'information de l'acquéreur, que celui-ci devra entreprendre les démarches administratives en vue d'une immatriculation en France.

This Mitsubishi Starion was delivered in 1987. It was imported in Europe from Canada in 2011. Its sporty red « Safari Red » paintwork is associated with a pretty black leather upholstery and black carpets; the car is also fitted with aluminium wheels. It is a « wide body » variant which complete its sports car look. The optional equipment on this example is astonishing as this Starion features power steering, front automatic seat belts, a radio and equalizer with controls on the steering wheel, automatic air conditioning, electric windows and side mirrors as well as a cruise control. The body is in great shape although the bumpers would need to be repainted. The interior is astonishing as well. This overall condition seems to support the 28 000 miles shown on the odometer as original. It was barely driven over the last years, which is why you might plan on servicing the car. Our Mitsubishi Starion is a great opportunity to drive a car you will not see everyday. It is an exclusive alternative to European sports cars and its looks, its performances and its equipment will seduce you.



«Le constructeur japonais monte en régime ...»

Marque: Mitsubishi
Modèle: Starion 2600 Turbo
Millésime: 1981
Kilométrage: 28 405 miles au compteur
Motorisation: 4 cylindres en ligne
Cylindrée: 2 555 cm³
N° de châssis: JA3CC54N9HZ046827



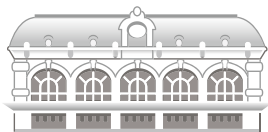
Titre de circulation canadien / Véhicule dédouanée
Canadian registration / Custom duties paid

3 000 / 6 000 €
Sans réserve / No reserve



Le concentré technologique du japonais Mitsubishi
Un coupé performant et pour le moins rarissime en France
Un exemplaire faiblement kilométré pour une estimation ultra attractive





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

PRÉSIDENT

Claude Aguttes

DIRECTEUR GÉNÉRAL

Charlotte Reynier-Aguttes

COMMISSAIRE-PRISEUR JUDICIAIRE ET HABILITÉ

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

COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS

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

INVENTAIRES ET PARTAGES

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

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

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

DÉPARTEMENTS D'ART

ARTS D'ASIE

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

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

ART NOUVEAU ART DÉCO

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

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

ART PRIMITIF

Neuilly
Marie Rastrelli
01 47 45 93 06
rastrelli@aguttes.com
Lyon
Agathe Thomas
04 37 24 24 29
thomas@aguttes.com

AUTOMOBILIA VOITURES DE COLLECTION

Agathe Thomas
04 37 24 24 29
thomas@aguttes.com
Avec la collaboration de :
Arnaud Faucon
Geoffroi Baijot
voitures@aguttes.com

BIJOUX - HORLOGERIE

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

Assistée à Neuilly de :
Claire Barrier
01 41 92 06 47
barrier@aguttes.com

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

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

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

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

CHASSE, MILITARIA, CURIOSITÉ NUMISMATIQUE

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

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

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

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

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

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

Lyon
Valérie Pace
04 37 24 24 28
pace@aguttes.com
Administration
Mathilde Mette
mette@aguttes.com

HAUTE COUTURE

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

MOBILIER ET OBJETS D'ART TABLEAUX ANCIENS ARGENTERIE

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

Administration :
Marie du Boucher
duboucher@aguttes.com

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

Lyon
Valérie Pace
04 37 24 24 28
pace@aguttes.com
Administration
Mathilde Mette
mette@aguttes.com

PHOTOGRAPHIES

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

VINS ET SPIRITUEUX

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

VENTE AUX ENCHÈRES ÉLECTRONIQUES

www.gersaint.com
David Epiter
01 47 45 91 50
epiter@aguttes.com

COMMUNICATION GRAPHISME

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

Avec la collaboration de :
Luc Grioux
Philippe Le Roux

PHOTOGRAPHE

Rodolphe Alepuz
alepuz@aguttes.com

ADMINISTRATION ET GESTION

COMPTABILITÉ GÉNÉRALE

Alexandra Baranger
baranger@aguttes.com

Facturation vendeurs Neuilly-Lyon
Isabelle Mateus
0147 45 91 52
mateus@aguttes.com

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

Neuilly Drouot Lyon Deauville

ENREGISTREZ-VOUS DIRECTEMENT EN LIGNE
SUR WWW.AGUTTES.COM
VIA CE FLASHCODE

[illegible]

HORLOGERIE

4 ventes par an

Samedi 23 juillet 2016

Deauville



Contact

Philippine Dupré la Tour

01 41 92 06 42

duprelatour@aguttes.com

PANERAI RADIOMIR ROLEX
Ref 3646. Vers 1940
Rare montre des nageurs de combat
de l'armée Italienne et allemande
Cadran « Sandwich » Diam 46mm
Etat exceptionnel
Est. 50 000 / 60 000 €

Catalogue visible sur www.aguttes.com

Prochaine vente en préparation
Novembre 2016

VENTE DE PRESTIGE EN PRÉPARATION

AUTOMOBILES DE COLLECTION

23 juillet 2016 à Deauville



Pour inclure vos lots
dans cette vente, contactez

Agathe Thomas :

07 60 78 10 16

thomas@aguttes.com

Expertises gratuites
sur photos ou
sur rendez-vous

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

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

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

Attention :

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

GARANTIES

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

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

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

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

ENCHERES

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

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

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

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

RETRAIT DES ACHATS

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

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

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

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

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

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

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

REGLEMENT DES ACHATS

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

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

Moyens de paiement légaux acceptés par la comptabilité :

- Espèces : (article L.112-6 ; article L.112-8 et article L.112-8 al 2 du code monétaire et financier)
- Jusqu'à 1 000 €
- Ou jusqu'à 10 000 € pour les particuliers qui ont leur domicile fiscal à l'étranger (sur présentation de passeport)
- Paiement en ligne sur (jusqu'à 1500 €)
<http://www.agutttes.com/paiement/index.jsp>
- Virement : Du montant exact de la facture (les frais bancaire ne sont pas à la charge de l'étude) provenant du compte de l'acheteur et indiquant le numéro de la facture

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

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

COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

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

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AUX AUTOMOBILES DE COLLECTION

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

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

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

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

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

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

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

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

- L'acheteur ne prenant pas possession de son véhicule à la fin de la vente réglera, en sus de l'adjudication et des frais, un forfait de 100€ 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 Agutttes 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.



AGUTTES

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