

AGUTTES

PRÉSENTE

LES GRANDES HEURES
AUTOMOBILES®



VENTE AUX ENCHÈRES OFFICIELLE
AUTODROME DE LINAS-MONTLHÉRY

24 SEPT.
2017







AGUTTES

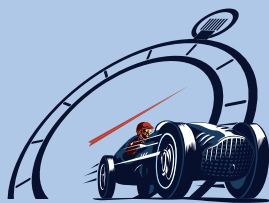
PRÉSENTE



LES GRANDES HEURES AUTOMOBILES®

LA VENTE AUX ENCHÈRES OFFICIELLE

DIMANCHE 24 SEPTEMBRE 2017 • 14H • HALL 1924
AUTODROME DE LINAS-MONTLHÉRY • 91310 LINAS



LES GRANDES HEURES
AUTOMOBILES



23 & 24 SEPTEMBRE 2017
AUTODROME
DE LINAS-MONTLHÉRY
NOCTURNE LE SAMEDI JUSQU'À 22H

TOUT PRÈS DE PARIS, VENEZ RÊVER ET ROULER AVEC NOUS
EN COMPAGNIE D'AUTOS, MOTOS ET PILOTES DE LÉGENDE.

 www.lesgrandesheuresautomobiles.com 



Le Point

Les Echos

Le Parisien

RMC
INFO TALK SPORT



AGUTTES



BOX
MOTORSPORT

 **UTAC CERAM**



LES GRANDES HEURES
AUTOMOBILES

AGUTTES

PRÉSENTE



LES GRANDES HEURES AUTOMOBILES

VENTE AUX ENCHÈRES OFFICIELLE 24 SEPT.
AUTODROME DE LINAS-MONTLHÉRY 2017



// COMMISSAIRE-PRISEUR
Claude Aguttes



// SPÉCIALISTES
Gautier Rossignol
Responsable du département
Tél. : +33 1 47 45 93 01
Mob. : +33 6 16 91 42 28
rossignol@aguttes.com



Geoffroi Baijot
Tél. : +33 4 37 24 24 23
baijot@aguttes.com



Paul-Émile Coignet
Tél. : +33 4 37 24 24 23
coignet@aguttes.com

// EXPOSITIONS PUBLIQUES

Autodrome de Linas-Montlhéry
91310 Linas

Vendredi 22 septembre 2017
de 10h à 19h
Samedi 23 septembre 2017
de 9h à 20h
Dimanche 24 septembre 2017
de 9h à 12h

// VENTE

Autodrome de Linas-Montlhéry
Hall 1924
91310 Linas

Dimanche 24 septembre 2017
à 14h

// CONSULTANT

Nicolas Marceau
marceaupremier@hotmail.com

// RELATIONS CLIENTS ORDRES D'ACHAT

Gautier Rossignol
Geoffroi Baijot
Paul-Émile Coignet
voitures@aguttes.com

// PHOTOGRAPHES

Antoine Pascal
Julien Philippy

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

Enchérissez en live
sur **www.drouotlive.com**

DrouotLIVE

AGUTTES

Commissaire-Priseur

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



Neuilly-sur-Seine

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

Lyon

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





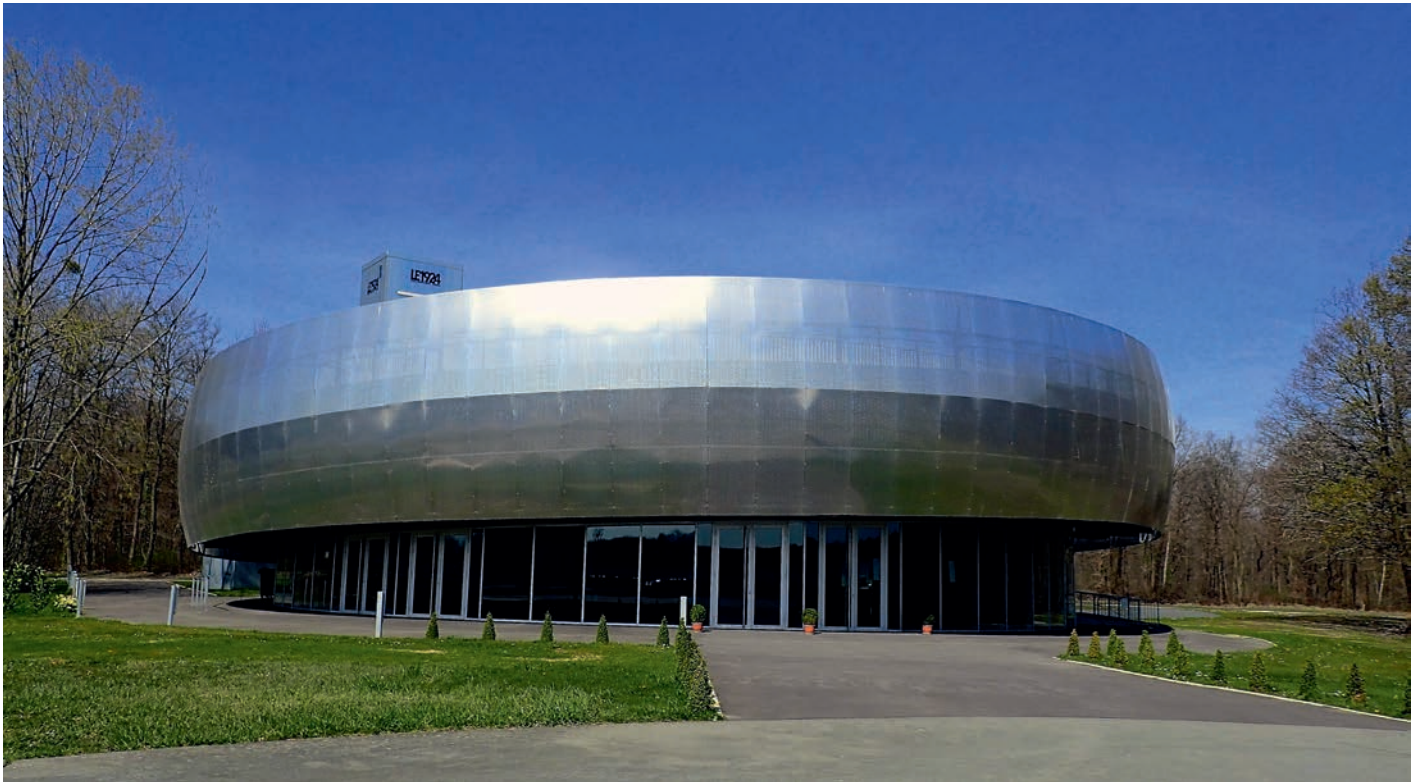
La maison Aguttes et son département Automobiles de collection sont heureux de vous convier à leur vente de rentrée qui se déroulera dans le sacro-saint Autodrome de Linas-Montlhéry. Ce haut lieu historique dédié à l'automobile depuis près d'un siècle a été le témoin de nombreuses compétitions et de nombreux records. Il fut également le terrain d'essais et de développement de techniques innovantes pour différents constructeurs. Aussi sommes-nous particulièrement fiers d'organiser notre vente dans ce site exceptionnel. Elle se déroulera dans le sublime Pavillon 1924, lieu idéal à la mise en valeur des modèles proposés à la vente. Et, de surcroît, lors de la 3^{ème} édition des Grandes Heures Automobiles, l'un des événements d'automobiles historiques les plus en vue actuellement. Nous tenons à remercier le plus sincèrement possible les collectionneurs nous ayant fait confiance en nous confiant leurs voitures sur cette première édition.

L'occasion était également trop belle pour ne pas nous priver de présenter les automobiles qui nous ont été confiées de manière dynamique. Ainsi, avant leur passage sous le marteau de Maître Aguttes, ces bijoux défileront sur le célèbre anneau de Montlhéry lors d'une parade. De quoi rassurer certains de nos acheteurs sur le parfait fonctionnement de celle(s) qu'ils convoitent. A la lecture de notre catalogue, vous découvrirez que notre département vous propose une sélection de voitures des plus variées. De la populaire Traction à la prestigieuse Ferrari 250 GT Pininfarina. De la flegmatique Mercedes 300 Adenauer à l'ultra sportive Maserati Trofeo Light « Spirit of Houston ». Plus que de coutume, nous avons également souhaité donner à cette vente une dynamique sportive. Vocation et historique des lieux obligent ! Lotus Eleven, Renault 5 Turbo 2, Clio Maxi, Corvette C2 FIA, Lancia Fulvia 1600 HF... sont autant de machines destinées à reprendre la piste des circuits ou des spéciales de rallye pour lesquelles elles ont été conçues. Dernière chose, et non des moindres, notre département a pris la décision d'appliquer une baisse drastique sur ses frais d'adjudication. Auparavant facturés à hauteur de 16% quel que soit le montant, ils se chiffreront désormais comme suit : 12% HT (sous les 300 000 euros), 10% HT (entre 300 001 et 1 000 000 euros), 8% HT (entre 1 000 001 et 4 000 000 euros) et 6% (au-delà de 4 000 000 euros). Nous sommes, à ma connaissance, les premiers à pratiquer ces pourcentages plus raisonnables et à ainsi gommer ce qui pouvait détourner certains des ventes aux enchères.

The Aguttes auction house and its Vintage Cars department are pleased to invite you to their autumn sale, which will be held in the hallowed grounds of the Montlhéry racetrack. This historic site, dedicated to the automobile for nearly a century, has been the venue for many competitions and numerous records. It was also the proving ground used by different manufacturers to develop and test their engineering innovations. We are therefore particularly proud to hold our sale in this exceptional location. The auction will take place in the magnificent reception hall, 'Le 1924', an ideal setting in which to showcase the cars on sale. And, what is more, during the third edition of 'Les Grandes Heures Automobiles', currently one of the most high-profile classic car events. We offer our sincere thanks to all those collectors who have consigned their cars to us for this first sale.

We could not miss such a great opportunity to present the cars entrusted to us in motion and not just at rest. Before they go under the hammer of Maître Aguttes therefore, all these gems will drive past in a parade lap round the famous banked track at Montlhéry. Which should also reassure some of our buyers that the car(s) they have set their heart on are in perfect working order! As you read this catalogue, you will discover that our Vintage Cars department has brought you an extremely varied selection of cars. From the popular 'Traction Avant' to the prestigious Ferrari 250 GT Pininfarina, from the phlegmatic Mercedes 300 Adenauer to the ultra-sporty Maserati Trofeo Light 'Spirit of Houston'. More than is usually the case, we also wanted to give this auction a sporting note, as befits the vocation and history of this venue. Lotus Eleven, Renault 5 Turbo 2, Clio Maxi, Corvette C2 FIA, Lancia Fulvia 1600 HF ... all these cars are destined to return to the racetrack or rally stages for which they were designed.

Last, but by no means least, we have decided to drastically reduce the buyer's fees charged. Previously levied at 16% regardless of the price, the following fees will now apply: 12% excluding tax below 300,000 euros, 10% excluding tax between 300,001 and 1,000,000 euros, 8% excluding tax between 1,000,001 and 4,000,000 euros and 6% excluding tax above 4,000,000 euros. We believe that we are the first auction house to apply these much more reasonable rates and thus remove an obstacle which may have dissuaded some potential bidders.



// LIVRAISON & STOCKAGE

Les acheteurs qui souhaitent enlever leurs véhicules directement pendant l'évènement devront informer les membres du Département Automobiles de Collection de la maison de ventes Aguttes ou la comptabilité le jour de la vente. L'enlèvement des véhicules devra être réalisé le dimanche 24 septembre 2017 après règlement intégral. Les voitures n'ayant pas été retirées seront rapatriées dans un stockage sécurisé pour la somme de 200 € HT par voiture et

pourront être enlevées à partir du mardi 26 septembre 2017. Les frais de stockage sont gratuits une semaine après la vente jusqu'au jeudi 28 septembre 2017 inclus et s'élèvent ensuite à 25 € HT par jour et par voiture. Règlement sur place par chèque, en espèces, CB ou préalablement par virement.

// DELIVERY & STORAGE

Buyers wishing to collect their vehicles directly from the event must inform the administrators of the Auction House Department or the accounts department

the day of the sale. The removal of cars must take place on Sunday 24 September 2017 after full payment. Cars that have not been collected by that date will be shipped to a secured storage place at the cost of € 200 + VAT per car and can be collected from there from Tuesday 26 September 2017. Storage cost is offered free of charge for a week until and including Thursday 28 September 2017 and will then be charged at € 25+ VAT per day. Payment by cheque, cash, credit card or bank transfer prior or at collection.

// FRAIS

Notre département a pris la décision d'appliquer une baisse drastique sur ses frais d'adjudication. Auparavant facturés à hauteur de 16,7% HT quel que soit le montant, ils se chiffreront désormais comme suit : 12% HT (sous les 300 000 euros), 10% HT (entre 300 001 et 1 000 000 euros), 8% HT (entre 1 000 001 et 4 000 000 euros) et 6% (au-delà de 4 000 000 euros). Nous sommes, à ma connaissance, les premiers à pratiquer ces pourcentages plus raisonnables et à ainsi gommer ce qui pouvait détourner certains des ventes aux enchères.

// FEES

Aguttes has decided to drastically reduce the buyer's fees charged. Previously levied at 16.7% + VAT regardless of the price, the following fees will now apply: 12% excluding tax below 300,000 euros, 10% excluding tax between 300,001 and 1,000,000 euros, 8% excluding tax between 1,000,001 and 4,000,000 euros and 6% excluding tax above 4,000,000 euros. We believe that we are the first auction house to apply these much more reasonable rates and thus remove an obstacle which may have dissuaded some potential bidders.

- 12% HT + TVA au taux en vigueur soit 14.4% TTC sous 300 000 €
- 10% HT + TVA au taux en vigueur soit 12% TTC entre 300 001 € et 1 000 000 €
- 8% HT + TVA au taux en vigueur soit 9.6% TTC entre 1 000 001 € et 4 000 000 €
- 6% HT + TVA au taux en vigueur soit 7.2% TTC au delà de 4 000 000 €

- 12% + VAT / 14.4% VAT included under 300 000 €
- 10% + VAT / 12% VAT included from 300 001 € to 1 000 000 €
- 8% + VAT / 9.6% VAT included from 1 000 001 € to 4 000 000 €
- 6% + VAT / 7.2% VAT included up to 4 000 001 €



// ACCÈS

Autodrome de Linas-Montlhéry
Avenue Boillot
91310 Linas
France

Longitude : 02° 15' 02" E
Latitude : 48° 37' 07" N

En voiture :

À 30 km du centre de Paris en voiture par l'autoroute A6B, puis la Nationale 20.

À 23 km de l'aéroport d'Orly par la Nationale 20.

À 14 km de la gare Massy TGV par la Nationale 20.

À 6 km de la Gare RER C de Saint-Michel-sur-Orge (Accès depuis Paris Austerlitz)

Gare SNCF, Metro/RER, Taxis

Gares :

TGV Massy - 14 km

Métro :

RER D Massy - 14 km
RER C Brétigny s / Orge - 6 km

Taxis :

Taxis Bleus : + 33 8 91 70 10 10
Taxis Linas : + 33 6 07 73 79 84
Taxis Brétigny S/Orge : + 33 6 07 69 86 57 ou + 33 6 07 53 01 76
Taxis Ste Geneviève des Bois : + 33 6 07 04 95 17 ou + 33 1 69 46 02 20

// ACCESS

By car :

Only 30km on the A6B motorway & then take the 20 road.

Only 23km from the Orly airport by the 20 road.

Only 14km from the Massy TGV station by the 20 road.

Only 6km from the RER C Saint-Michel-sur-Orge station (access from Paris Austerlitz)

Railway Stations :

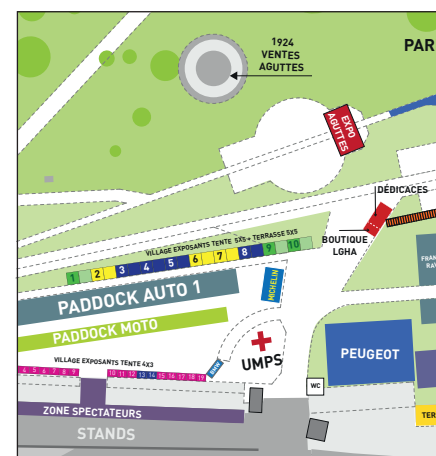
TGV Massy - 14 km

Subway :

RER D Massy - 14 km
RER C Brétigny s / Orge - 6 km

Taxis :

Taxis Bleus : + 33 8 91 70 10 10
Taxis Linas : + 33 6 07 73 79 84
Taxis Brétigny S/Orge + 33 6 07 69 86 57 or + 33 6 07 53 01 76
Taxis Ste Geneviève des Bois : + 33 6 07 04 95 17 or + 33 1 69 46 02 20



AGUTTES

L'AUTODROME DE LINAS- MONTLHÉRY

// L'ANNEAU DE TOUS LES RECORDS !

Certaines grandes réalisations de l'histoire naissent de la volonté d'un homme. Le plus souvent visionnaire, passionné et fermement animé par la motivation de faire avancer son époque. L'Autodrome de Linas-Montlhéry appartient à ces monuments qui ont vu le jour grâce au rêve insensé d'une personne. Né en 1884 dans le Nord de la France, Alexandre Lamblin, a fait fortune grâce à ses nombreuses inventions. Et notamment un système d'alimentation et de refroidissement des moteurs d'avions et d'automobiles mis au point après la Première Guerre mondiale. En 1922, cet industriel touche-à-tout, passionné de sports, se lance également dans la presse et publie le journal spécialisé L'Aéro Sport. C'est l'époque de tous les records et la Une de cette publication se fait l'écho des tentatives les plus insen-

sées et des duels invraisemblables que se livrent automobiles, motos et avions. C'est de cet enthousiasme à relater les performances de ces nouveaux héros en quête effrénée de vitesse que surviendra l'idée d'Alexandre Lamblin et de son équipe de créer un autodrome. Le projet est d'autant plus attrayant que la France accuse un retard certain dans le domaine. Les Britanniques courent déjà à Brooklands depuis 1907, les Américains à Indianapolis depuis 1909, les Italiens à Monza depuis 1922 et les Espagnols à Sitges-Terramar depuis 1923... Il est donc grand temps pour la France de se doter d'un anneau de vitesse !

Ainsi, en janvier 1924, Lamblin fait l'acquisition d'un terrain sur le plateau de Saint-Eutrope dominant la ville de Linas, dans l'Essonne, à proximité de la fameuse ligne droite d'Arpajon utilisée pour établir les records de vitesse.

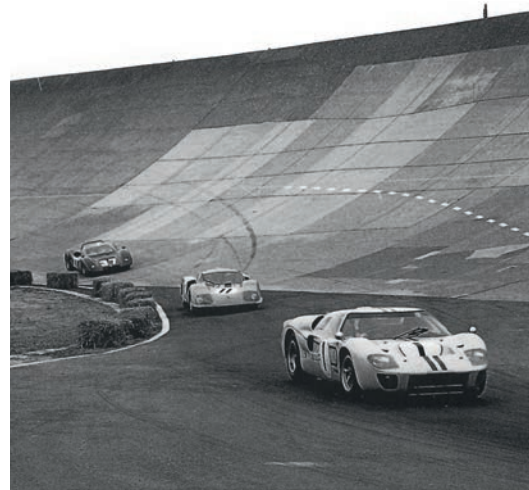
Cet ambitieux projet est confié à un jeune architecte de 32 ans : Raymond Jamin. Celui-ci conçoit un anneau ovale, constitué de deux virages surélevés reliés par des lignes droites de 180 mètres, destiné à devenir la piste la plus rapide du monde. Ce chantier pharaonique débute le 15 mars 1924 et s'achèvera huit mois plus tard. Mille tonnes d'acier et huit mille mètres cubes de béton ont été nécessaires aux deux mille ouvriers employés pour réaliser la piste de 2 584,24 mètres qui accueillera sa première compétition en octobre de la même année. Dans les mois qui suivront son inauguration, l'autodrome sera le théâtre d'une centaine de nouveaux records. Le premier exploit est à mettre au crédit de la marque Rolland Pilain, puis le record du tour de piste sera pendant longtemps détenu par Gwenda Stewart sur Derby Miller avec une moyenne de 234,681 km/h. Innovant, le circuit bénéficie de l'éclairage électrique qui permet de rouler de nuit et de tenter également des records d'endurance.

En 1925, l'anneau est complété par un circuit routier de 12,5 kilomètres qui accueille le Grand-Prix de l'ACF. La course sera malheureusement endeuillée par l'accident mortel de l'Italien Antonio Ascari sur Alfa Romeo. Cette tragédie n'empêchera pas l'organisation d'autres Grand-Prix en 1931, puis de 1933 à 1937. Le public s'y presse nombreux, passionné par les duels entre Alfa Romeo et Bugatti, ainsi que l'entrée en piste des Auto Union, Mercedes et Delage. De nombreuses autres courses seront organisées sur les différentes combinaisons du circuit : le Bol d'Or automobile, les Coupes de l'ACIF, les Coupes de Vitesse, les Coupes du Salon, les prestigieux 1000 km de Paris ou encore les Coupes de Paris qui verront, le 7 mai 1939, Raymond Sommer établir au volant d'une Alfa Romeo 3 litres à compresseur ce qui semble être encore le record de vitesse absolu sur l'anneau de vitesse : 238,897 km/h.

Alexandre Lamblin ne pourra hélas profiter de la notoriété grandissante de son œuvre. La construction du circuit routier l'a ruiné. N'ayant pu bénéficier des soutiens financiers escomptés, le circuit est déclaré en faillite le 13 janvier 1926. Deux ans plus tard,



© Adolphe Conrath / Groupe Homneil



les entreprises d'Alexandre Lamblin connaissent également des difficultés financières et sont mises à leur tour en faillite. L'Aéro Sports doit également être liquidé. L'homme d'affaires est à terre et n'y survivra pas. Atteint d'un cancer, il disparaîtra dans l'anonymat en 1933, âgé de 48 ans.

Depuis 1926, la gestion du circuit a été confiée à des administrateurs. Les constructeurs continuent à y effectuer des essais. Notamment Citroën qui y a installé un laboratoire sous l'anneau. Mais cela ne suffira pas à financer les énormes frais d'exploitation de l'autodrome et à le sauver de sa fermeture en 1936 et de sa vente en 1939. Le Domaine national s'en porte alors acquéreur et mettra les installations à la disposition de l'Armée pour l'entraînement de ses pilotes autos et motos juste avant que la Seconde Guerre mondiale n'éclate. De novembre 1940 à avril 1942, le site abrite un camp de prisonniers. Puis, en 1944, l'armée américaine l'utilisera comme dépôt de carburant.

Après-guerre, la gestion de l'Autodrome est confiée à l'UTAC qui se charge de sa remise en état et de son exploitation à destination principalement des essais techniques des constructeurs. Les compétitions reprennent également. Plusieurs courses de Formule 2 s'y disputeront. Mais les deux courses les plus emblématiques demeureront les éditions de 1964 et 1966 avec une grille de départ comptant plusieurs champions internationaux comme Jack Brabham, Denny Hulme, Graham Hill, Jochen Rindt, Jim Clark, Jackie Stewart... Mais la course la plus liée au renouveau de l'autodrome reste les 1000 km de Paris qui se disputeront de 1956 à 1995. Les modèles GT et Protos les plus emblématiques de leur génération s'y affrontent : Ferrari 250 GTO, 330 P, LM et P2, Ford GT 40, Lola T70, Porsche (de la 908 à la 917) et autres Matra (de la 630 à la 670) avec leurs pilotes illustres, Henri Pescarolo, Johnny Servoz-Gavin, Jean-Pierre Jaussaud, Jack Brabham et François Cevert... Mais rapidement, la piste ne

se révèle plus assez sûre pour les performances des voitures modernes.

En 2004, l'homologation du circuit pour les compétitions est retirée et l'avenir de l'Autodrome menacé. Il faudra la mobilisation d'anciens pilotes comme Jean-Claude Andruet, Jean-Pierre Beltoise, Henri Pescarolo, Hubert Auriol, Patrick Tambay... pour éviter la fermeture et la démolition du circuit. Depuis, l'Autodrome est devenu le cadre de meetings historiques. A l'instar des Grandes Heures Automobiles organisées depuis septembre 2015... L'inauguration au printemps 2014 d'un nouveau bâtiment réceptif baptisé le « 1924 » représente également un gage important pour l'avenir de l'Autodrome de Montlhéry.

Haut lieu d'histoire, de records et de passions, l'Autodrome de Linas-Montlhéry est le rêve d'un homme devenu réalité. De son rêve est né des envies, des défis, des folies, des exploits que des millions de passionnés relateront au cours de leurs vies. Un anneau pour lier à jamais Montlhéry avec l'Histoire...

THE AUTODROME AT LINAS- MONTLHÉRY

// THE TRACK WHICH BROKE ALL THE RECORDS!

Some great historic achievements are the result of one man's determination. Most often, that of a visionary, a passionate individual resolutely driven by the desire to bring change to the times he lives in. The Autodrome at Linas-Montlhéry is one such monument, which came about because of one man's wild imaginings. Born in northern France in 1884, Alexandre Lamblin made his fortune from his numerous inventions, and in particular a system for fuelling and cooling aircraft and car engines, which he developed after the First World War. An industrialist who could turn his hand to anything and who was also a sports enthusiast, Lamblin went into newspaper publishing and launched the sporting newspaper *L'Aéro-Sports* in 1922. It was a period when new records were constantly being set, and the paper's front page related

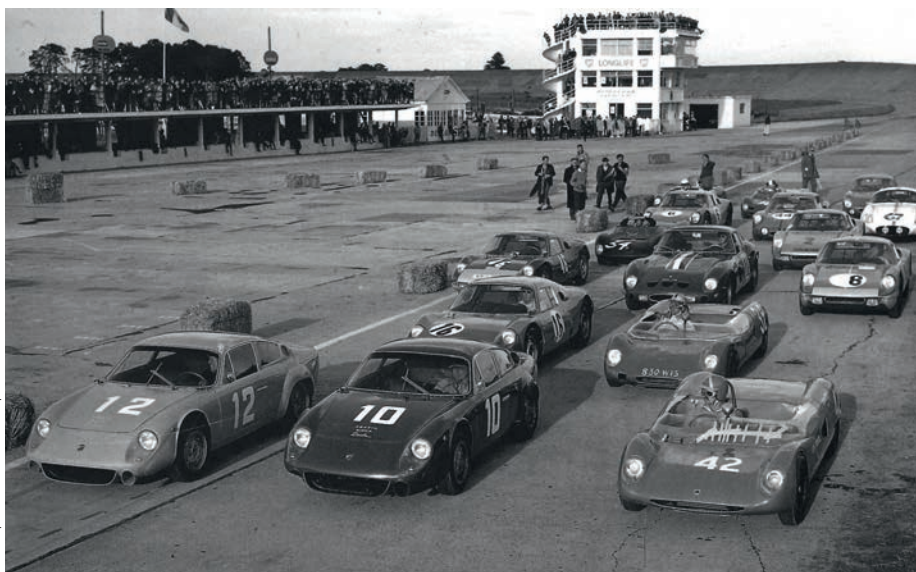
the craziest record-breaking attempts and the most improbable duels fought out by cars, motorbikes and planes. It was from this passion to recount the exploits of these new heroes and their reckless pursuit of speed that Alexandre Lamblin and his team hit on the idea of building an autodrome. The plan was all the more appealing as France was lagging behind in this area. The British had been racing at Brooklands since 1907, the Americans at Indianapolis since 1909, the Italians at Monza since 1922 and the Spanish at Sitges-Terramar since 1923 ... It was high time for the French to have a speed ring of their own!

In January 1924, Lamblin therefore purchased a piece of land on the Saint-Eutrope plateau overlooking the town of Linas in the Essonne, near the famous straight at Arpaçon used to set speed records. The ambitious project was assigned to a young architect, aged just 32, Raymond Jamin. Jamin designed

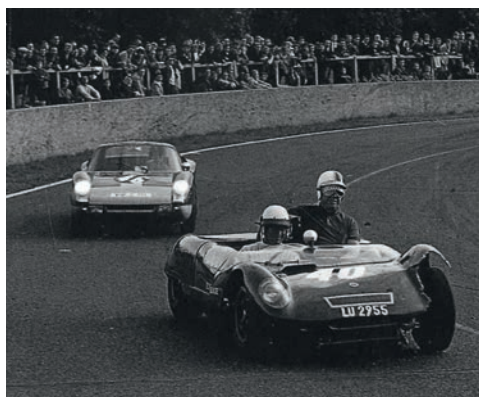
an oval ring, comprising two raised corners, linked by 590 feet-long straights, intended to become the fastest track in the world. The enormous construction project began on 15 March 1924 and was completed eight months later. A thousand tons of steel and 283,000 cubic feet of concrete were needed by the two thousand workmen hired to build the 8478 feet-long track, which would host its first competitive event in October that same year. In the months following its inauguration, the Autodrome was the setting for a hundred new records. Credit for the first of these feats went to the Rolland-Pilain marque, after which the lap record was held for a long time by Gwenda Stewart, driving a Derby-Miller at an average speed of 145.82mph. The track benefitted from its innovative use of electric lighting, which made it possible to drive at night and go after endurance records as well.

In 1925, the speed ring was supplemented by a 7.8-mile-long road circuit, which hosted the ACF Grand Prix. The race was sadly overshadowed by the fatal accident involving the Italian driver of an Alfa Romeo, Antonio Ascari. This tragedy did not, however, prevent other Grand Prix races from being held in 1931 and then from 1933-1937. The crowds flocked to the circuit, enthralled by the duels between Alfa Romeo and Bugatti and then the first track appearances of Auto Union, Mercedes and Delage. Many other races were organised on different configurations of the circuit, among them the Bol d'Or automobile, the Coupes de l'ACF, the Coupes de Vitesse, the Coupes du Salon, the prestigious 1000km de Paris and the Coupes de Paris. It was in the last of these events that on 7 May 1939 Raymond Sommer, driving a supercharged 3-litre Alfa Romeo, set what still appears to be the absolute speed record on the ring, at 148.44mph.

Sadly, Alexandre Lamblin was not to benefit from the growing fame of his masterwork. The construction of the road circuit ruined him. Without the financial support he had counted on, the circuit was declared bankrupt on 13 January 1926. Two years later, Lamblin's other businesses also ran into financial difficulties and were in turn declared bankrupt. *L'Aéro-Sports* likewise had to be wound up. The businessman was devastated and would not survive this change of for-



© Adolphe Conrath / Groupe Hommel



tune. Suffering from cancer, he died in obscurity in 1933, aged just 48.

From 1926, the circuit was managed by a panel of administrators. The manufacturers continued to carry out tests there, in particular Citroën, which installed a laboratory under the speed ring. But it would not be enough to cover the massive operating expenses of the Autodrome and to save it from closure in 1936 and then from sale in 1939. It was then acquired by the French Government, who made the facilities available to the Army to train its car drivers and motorcycle riders just before the Second World War broke out. From November 1940 to April 1942, the site served as a prison camp. Then, in 1944, the American Army used it as a fuel depot.

After the war, UTAC took over the management of the Autodrome and restored it for use primarily by manufacturers for technical testing. Motorsport events also resumed, with several Formula 2 races taking place there. The two most signifi-

cant races were those held in 1964 and 1966, with a starting grid which included many international champions, such as Jack Brabham, Denny Hulme, Graham Hill, Jochen Rindt, Jim Clark and Jackie Stewart. But the race most associated with the revival of the Autodrome remains the 1000km de Paris, held from 1956 to 1995. The GT and Sports prototype models which symbolised their generation confronted each other: the Ferrari 250 GTO, 330 P, LM and P2 models, the Ford GT 40, Lola T70 and successive Porsches (from the 908 to the 917), as well as the various Matras (from the 630 to the 670), with their renowned drivers, including Henri Pescarolo, Johnny Servoz-Gavin, Jean-Pierre Jaussaud, Jack Brabham and François Cevert ... Very quickly, however, it became clear that the track was no longer safe enough for the performance of modern racing cars. In 2004, the circuit's homologation for motorsport was withdrawn and the future of the Autodrome was threatened. It took

the mobilization of many former racing drivers, such as Jean-Claude Andruet, Jean-Pierre Beltoise, Henri Pescarolo, Hubert Auriol and Patrick Tambay, to prevent the circuit from being closed and demolished. Since then, the Autodrome has become a venue for historic motorsport events ... such as Les Grandes Heures Automobiles, held here since September 2015. The inauguration in the spring of 2014 of a new reception hall, 'Le 1924', also marks an important commitment to the future of the Autodrome at Montlhéry.

A historic site where records have been set and passions unleashed, the Autodrome at Linas-Montlhéry is one man's dream made real. Out of that dream have come the desires and the challenges, the follies and the achievements which millions of enthusiasts have retold during the course of their lives. A ring which will forever seal Montlhéry's place in history ...

INDEX



ALFA ROMEO 2600 SPRINT	48	FERRARI TESTAROSSA	58
ALFA ROMEO GIULIETTA TI	32	FIAT ABARTH 695 SS	45
ASHLEY 1172 ROADSTER	15	FIAT ABARTH 850 TC	46
ASTON MARTIN DB7 VANTAGE VOLANTE	10	FORD MUSTANG FASTBACK CODE K	25
ASTON MARTIN VANQUISH	11	GEORGE IRAT 11CV OLC3	18
AUSTIN HEALEY 3000 MKIII	49	JAGUAR TYPE C REPLICIA	56
AUTOBIANCHI Y10 TURBO CHARDONNET	47	JAGUAR XJS CABRIOLET	2
BMW 1M E82	29	JAGUAR XK120 CABRIOLET	20
BMW 323i E21	27	JAGUAR XK120 SPECIAL	57
BMW 635 CSI PHASE 1	54	LAMBORGHINI URRACO P250	22
BMW M3 E30	28	LAMBORGHINI URRACO P250S	21
BMW M3 E36	31	LANCIA DELTA INTEGRALE HF 16V	30
BMW M635 CSI	12	LANCIA FLAMINIA 2,5 GT 3C TOURING	38
BMW Z3 2.2i	3	LANCIA FULVIA 1600 HF	13
BMW Z3 ROADSTER M	9	LOTUS ELAN 26R FIA	16
BSA A65L LIGHTNING	40	LOTUS ELEVEN S2 FIA	14
BULTACO TSS 125	41	MASERATI 4200 TROFEO LIGHT	
CHEVROLET CORVETTE C1	60	« SPIRIT OF HOUSTON »	50
CHEVROLET CORVETTE C2 FIA	59	MASERATI GHIBLI SS SPYDER	53
CITROËN TRACTION 11 B	4	MASERATI MISTRAL 4000	23
CITROËN TRACTION 11 BL	6	MERCEDES BENZ 250 SE	35
DELAGE D6-11 CABRIOLET MYLORD		MERCEDES BENZ 300 ADENAUER	5
LETOURNEUR & MARCHAND	19	MERCEDES-BENZ 190 SL	36
DINO 246 GT	52	MG B GT V8 COSTELLO	34
DUCATI 916	42	MG TA Q-TYPE	17
DUCATI 916 SENNA	43	PEUGEOT 205 ROLAND GARROS	1
DUCATI MHE 900	44	PORSCHE 911 T	33
FERRARI 250 GT PININFARINA	39	PORSCHE 928 GT	8
FERRARI 250 GTE	24	RENAULT 5 TURBO 2	26
FERRARI 365 GT 2+2	37	RENAULT CLIO MAXI	51
FERRARI 365 GT4 2+2	55	VOLKSWAGEN COCCINELLE CABRIOLET A	7



UNE COLLECTION PARISIENNE



AGUTTES

1 // 1993 - PEUGEOT 205 ROLAND GARROS CABRIOLET

Carte grise française / French registration papers

Châssis n° VF320DKD225123462 / Chassis number: VF320DKD225123462

Moteur 4 cylindres, 1,4 litre de 85 chevaux / Engine: 4-cylinder – 1.4 litres – 85bhp

15 000 / 25 000 €

12 700 km d'origine

Même propriétaire de 1993 à 2016

Ligne signée Pininfarina

12,700km since new

In the same ownership from 1993 to 2016

Styled by Pininfarina



Modèle phare de Peugeot du début des années 1980, la 205 a sauvé le constructeur français d'une situation financière délicate après l'achat de Chrysler Europe. Fabriquée de 1982 à 1998 à 5 278 300 exemplaires, elle sera la Peugeot la plus produite jusqu'à ce que la 206 parvienne à faire encore mieux. Plusieurs types de carrosserie seront au catalogue : 3 et 5 portes, fourgonnette et cabriolet. Et notamment la version Roland Garros. Sponsor principal du célèbre tournoi de tennis, Peugeot va nouer un partenariat avec ses organisateurs, ainsi la marque pourra utiliser le nom et

l'image du tournoi, tandis que ce dernier bénéficiera en retour de la force de frappe publicitaire du constructeur. Ainsi, en mai 1989, à la veille du début de la compétition, la 1ère série de la 205 siglée Roland Garros est lancée. Equipée d'un moteur 1,4 litre de 85 chevaux, elle bénéficie d'équipements haut de gamme inhabituels dans cette catégorie de voitures (vitres électriques, sellerie en cuir blanc et tissus spécifique...) ainsi que de décorations extérieures et d'une peinture verte. Le succès est tel que le modèle sera commercialisé jusqu'en 1993.

La 205 Roland Garros Cabriolet que

nous vous présentons n'a parcouru que 12 700 km depuis qu'elle fut livrée neuve à une habitante de la Province de San Remo en Italie. Par conséquent, son état est celui d'un modèle neuf. Carrosserie, peinture, capote, sellerie intérieure et moteur sont absolument irréprochables. Il est impossible de trouver sur le marché une autre 205 Roland Garros Cabriolet dans un si bel état. Il s'agit d'une opportunité rare, à ne pas manquer, d'acquérir un modèle au charme et à l'image intacts.



Peugeot's leading model at the start of the 1980s, the 205 saved the French manufacturer from a difficult financial situation after its purchase of Chrysler Europe. With 5,278,300 cars built from 1982 to 1998, more 205s were produced than any other Peugeot ... until the 206 did better still. Several body styles were available: 3 and 5-door hatchbacks, a small van and a convertible. And, in particular, the Roland Garros version. As the main sponsor of the famous tennis tournament, Peugeot developed a partnership with the organisers, whereby the manufacturer could use the tournament's name and

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

12,700km since it was delivered new to a lady owner in the Italian province of San Remo. As a result, it is in as new condition. The body, paintwork, hood, interior trim and engine are all absolutely faultless. It would be impossible to find another 205 Roland Garros Convertible for sale in similar condition. This is a rare opportunity, which should not be missed, to acquire a car whose charm and image have remained intact.

AGUTTES

2 // 1990 - JAGUAR XJS CABRIOLET V12

Titre de circulation français / French registration papers
Châssis n° SAJJNADW4DM170807 / Chassis number: SAJJNADW4DM170807
Moteur V12 de 5345 cm³ / V12 engine – 5343cc

20 000 / 30 000 €

Élégance de la ligne et ambiance Jaguar
Faible kilométrage
Présentation impeccable

*Elegant styling and Jaguar ambience
Low mileage
Immaculate condition*



Auréolé de la fantastique image que lui a apportée l'iconique Type E, Jaguar lui cherche une digne remplaçante et planche dès 1969 sur le projet codé XJ 27. Ce n'est pourtant que le 10 septembre 1975 que la nouvelle Grand Tourisme de Coventry est dévoilée à la presse. Il s'agit du Coupé XJ-S équipé du V12 de 5,3 litres développant 285 chevaux. Point fort de ce coupé charmeur, son châssis inspiré des berlines XJ privilégie équilibre et confort, secondé par un silence de fonctionnement appréciable, ainsi qu'un équipement de série généreux. Côté carrosserie, Jaguar fait produire en 1983 chez le carrossier anglais Tickford une variante découvrable de type Targa baptisée Jaguar XJ-SC. Disponible dans un

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

La XJ-S de notre vente est équipée du V12 de 5,3 litres de 290 chevaux accolé à une boîte de vitesses automatique. Son historique révèle que cette Jaguar fut livrée neuve à Caen à Mlle Desenfants, le 20 décembre 1990, par le garage JFG, concessionnaire Jaguar. Crédité de seulement 36 986 kilomètres d'origine, elle se présente dans sa peinture originelle de

teinte bleu foncé sans le moindre défaut. L'élégance de notre exemplaire est complétée par son intérieur paré d'une sellerie en cuir et de moquettes beige clair en parfait état. Toujours en possession de sa facture d'origine, cette voiture est une réelle « time capsule » tant les années ne semblent pas avoir eu d'impact sur elle. Il s'agit donc d'une magnifique opportunité d'acquérir l'un des plus beaux classiques de la marque Jaguar dans un état largement au-dessus de modèles similaires présents sur le marché.



AGUTTES



Steeped in the glory which its iconic E-Type had brought it, Jaguar sought a worthy replacement for that remarkable model, and in 1969 set to work on the project codenamed XJ 27. But it was only on 10 September 1975 that Coventry's new GT was revealed to the press. The XJ-S Coupé was equipped with the 5.3-litre V12 engine producing 285bhp. Its chassis – based on that of the XJ saloons – was a strong point of this charming coupé and favoured balanced handling and comfort. It was ably supported by the car's smooth, quiet running and the generous level of standard equipment. As far as the bodywork was concerned, in 1983 Jaguar commissioned the English

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

The XJ-S which we are offering for sale is equipped with the 5.3-litre V12 developing 290bhp, married to an automatic gearbox. Its history file shows that it was delivered new on 20 December 1990 to Madame Desen-

fants in Caen by the Jaguar dealership JFG. Having covered only 36,986km (22,982 miles) since new, it still has its original dark blue paintwork, which is quite flawless. Its elegant appearance is further set off by its leather interior and light beige carpets, which are in perfect condition. The car still has its original sales invoice and is truly a 'time capsule'. This is therefore a splendid opportunity to acquire one of the finest classic Jaguars, presented in a condition which is far superior to that of similar cars on the market.



3 // 2000 - BMW Z3 2,2

Carte grise française / French registration

Châssis n° WBACN110X0LL59001 / Chassis number: WBACN110X0LL59001

Moteur 6 cylindres 2,2 litres / Engine: 6-cylinder, 2.2-litres

16 000 / 24 000 €

La voiture de James Bond

Superbe présentation

Teintes exclusives

Seulement 41 400 km d'origine

James Bond's car

Superb condition

Exclusive colour scheme

Only 41,400km (25,700 miles) from new



Après son roadster Z1 lancé à la fin des années 1980, BMW en imagine une nouvelle version. Plus abordable que le Z1, il sera destiné principalement au marché américain friand de ce type de voiture. Le roadster Z3 est né et va connaître une carrière riche en succès. En 1995, la commercialisation des premières versions motorisées par le 4 cylindre 1.8i de 115 ch et 1.9i de 140 ch s'accompagne d'une promotion aussi percutante qu'inattendue puisque le Z3 n'est autre que la nouvelle monture de James Bond dans son dernier film Goldeneye. L'un des points forts de ce roadster BMW réside en sa ligne néo-rétro signée par le designer Joji Nagashima.

Celui-ci s'est inspiré du mythique roadster 507 dont il a repris les ouïes intégrées dans les ailes avant qui profèrent à sa réalisation des allures à la fois fines et musclées. Le succès est tel que BMW ne tardera pas à monter en gamme avec l'intégration de moteur 6 cylindres allant de 2 litres à 3.2 litres pour la version M. Notre modèle est équipé du 6 cylindres 2,2 litres développant 170 chevaux. Sorti en 2000, il a bénéficié du restylage intervenu l'année précédente. Mais surtout il se distingue par une peinture couleur bleu lagon tout à fait inédite, fruit de la personnalisation voulue par son propriétaire. Ce travail parfaitement exécuté s'accompagne d'un intérieur

(sellerie, tableau de bord et volant) habillé d'un superbe cuir deux teintes (bleu lagon et blanc) en superbe état. Les moquettes (bleu lagon également), la capote blanche et les jantes en alliage de couleur noire complètent parfaitement cet ensemble très exclusif. La voiture a une allure folle ! Son carnet d'entretien témoigne d'un entretien régulier, qui plus est, cette Z3 au tempérament très affirmé (tant mécanique qu'esthétique) affiche un kilométrage d'origine de 41 400 km extrêmement faible. Voilà donc une opportunité rare de repartir au soleil avec une voiture décalée, performante et très abordable.



After the Z1 roadster introduced at the end of the 1980s, BMW conceived a new more affordable version of it, primarily intended for the North American market, which was keen on this type of car. The Z3 roadster came into being and went on to enjoy a successful career. In 1995, the first four-cylinder versions – a 1.8i developing 115bhp and a 1.9i producing 140bhp – went on sale, backed by a promotional campaign which was as powerful as it was surprising, as the Z3 was none other than James Bond's latest ride in his most recent film *Goldeneye*. The neo-retro lines of BMW's roadster, designed by Joji Nagashima, were one of its strong points.

Nagashima drew his inspiration from the legendary 507 roadster, borrowing its side grilles in the front wings and giving his design a look which was at once finely wrought and muscular. The Z3 proved so successful that BMW wasted little time in taking the car up-market, installing six-cylinder engines ranging from 2 to 3.2 litres in the case of the M version. The model we are offering for sale has the 2.2-litre six-cylinder unit developing 170bhp. Built in 2000, it benefits from the facelift which the Z3 received the previous year. Above all, however, it stands out for its most unusual lagoon blue paintwork, part of the personalised look the owner wanted to achieve.

Perfectly carried out, it is combined with an interior (seats, dashboard and steering wheel) covered in a magnificent two-tone leather (lagoon blue and white) which remains in superb condition. The carpets (also in lagoon blue), white hood and black alloy wheels round off the very exclusive appearance of the whole car. It looks quite amazing! Its service book confirms that it has been regularly maintained; moreover, this Z3 with its strong personality (with an engine to go with its looks) has a very low original mileage of just 41,400km (25,700 miles). This is therefore a great opportunity to drive off into the sun in a car which is unusual, quick and highly affordable.

4 // 1952 - CITROËN TRACTION 11B

Carte grise française / French registration

Châssis n° 231849 / Chassis number: 231849

Moteur n° AR10935 / Engine number: AR10935

Moteur 4 cylindres en ligne de 1911 cm3 / Engine: 4-cylinder in-line – 1911cc

13 000 / 18 000 €

Ex Collection de SAS le Prince de Monaco

Restauration de grande qualité

Fiable et performante

Formerly part of the Collection

of HSH the Prince of Monaco

High-quality restoration

Reliable, with good performance



Véritable icône dans la mémoire collective, l'histoire de celle qui fut communément baptisée du pléonasme « Traction Avant » reste à jamais marquée par l'Occupation, période durant laquelle elle fut tour à tour la voiture de la Gestapo et de la Résistance. Succédant à différentes versions, la 11B est lancée en 1937. Plus longue, plus large et plus lourde que la 11 BL, cette version dont la construction cessera durant la Seconde-Guerre mondiale, sera relancée en mars 1947. En 1952, cette voiture vaste et confortable, mais dotée d'un coffre réduit, hérite d'une malle bombée de grande capacité. De quoi permettre enfin de voyager en famille avec des bagages

placés autrement que sur une galerie de toit. La silhouette de la Traction va certes perdre la fluidité du dessin de Bertoni, mais c'est au bénéfice d'un aspect pratique qui participe au regain d'intérêt pour la berline du quai de Javel.

La Traction 11B présentée fut achetée en 2012 pour la modique somme de 40 037 € lors d'une vente consacrée aux « Réserves de la Collection de voitures de SAS le Prince de Monaco » ! Elle était alors immatriculée PM (correspondant à Palais de Monaco) et faisait partie de la collection du prince SAS Rainier. Toujours dans un très bel état de présentation, cette Traction fut restaurée il y a plus de 20 ans par les artisans du

Palais Princier, preuve de la qualité du travail à l'époque. Ayant roulé régulièrement et sur de faibles distances, la mécanique tout comme la sellerie habillée du drap classique des Traction de cette époque n'ont pas bougé. Le ciel de toit, en laine grise, présente également un bel aspect. Les pare-chocs sont des pièces de la 15 CV. Fort de 56 ch, son moteur 11 Perfo lui confère une conduite agréable et une fiabilité à toute épreuve. Icône automobile, la Traction fut innovante, belle, fiable et performante. Voiture emblématique du constructeur aux chevrons, celle-ci fut révisée en début d'année et se trouve être un des plus beaux exemplaires sur le marché.



A true icon and part of our collective memory, the history of the car popularly known as the 'Traction Avant' is indelibly linked to the Occupation, when it was used in turn by the Gestapo and the Resistance. Following several different versions, the 11B was introduced in 1937. Longer, wider and heavier than the 11BL, production of this version stopped during the Second World War and restarted in March 1947. In 1952, this large and comfortable car, which suffered from a small luggage compartment, received a larger boot with a rounded lid. At last, a family could travel without having to load its luggage onto a roof rack. The 'Traction Avant' admittedly

lost the smooth lines designed by Bertoni, but it gained in practicality and helped regenerate interest in Citroën's saloon. The 'Traction Avant' 11B which we are offering for sale was acquired in 2012 for the modest sum of €40,037 at an auction devoted to the Reserve Collection of the Cars of HSH The Prince of Monaco! It then bore the registration number 'PM' (for the Palace of Monaco) and was part of the car collection of HSH Prince Rainier. Still in excellent condition, this 'Traction Avant' was restored more than 20 years ago by the craftsmen of the royal household, and testifies to the quality of their work at the time. The car has been driven regularly

over short distances, and the mechanical components of the car and traditional cloth upholstery of 'Traction Avant' models of that period have remained in fine condition. The headlining, in grey wool, also presents very well. The bumpers are 15CV parts. Developing 56bhp, the '11'Perfo' engine ensures that the car is pleasant to drive and uncompromisingly unreliable. A motoring icon, the 'Traction Avant' was good-looking, innovative and reliable, and delivered excellent performance. Symbolising the manufacturer known for its double chevron, this car was serviced at the start of the year and is one of the finest examples on the market.

5 // 1953 - MERCEDES 300 ADENAUER

Carte grise française / French registration papers

Châssis n°1860110030853 / Chassis number: 1860110030853

Moteur n°1869200033553 / Engine number: 1869200033553

Moteur 6 cylindres de 2996 cm³ / Engine: 6-cylinder – 2996cc

55 000 / 85 000 €

Combinaison de couleurs rare

Modèle le plus luxueux de la gamme

Mercedes-Benz de l'époque

Bon fonctionnement général

Rare combination of colours

The most luxurious model in Mercedes-

Benz' range at the time

Generally in good running order



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

ces modèles au cours son mandat.

Vendu neuf en Suisse à Georges Gran et immatriculé pour la première fois le 28 avril 1953, notre exemplaire a été racheté en 2005 dans ce même pays, puis immatriculé en France. Il se présente dans un très bel état avec une peinture refaite il y a plusieurs années qui offre un aspect légèrement patiné et du plus bel effet, tandis que la sellerie a bénéficié d'une remise en état complète d'excellente facture. Un ancien rapport d'expertise fait état d'une révision mécanique réalisée en 1978. Malgré son manque de roulage récent, l'essai de cette Mercedes a révélé son

bon fonctionnement général. Equipée d'une boîte manuelle et de déflecteurs d'air intérieurs, cette Adenauer n'a visiblement été que peu utilisée et a bénéficié d'une remise en état du meilleur goût. Son état général et son coloris vert olive d'origine la rendent particulièrement intéressante. A l'image des 181 unités produites pour l'année 1953, il s'agit d'un exemplaire rare et recherché des amateurs de la marque à l'étoile.





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

nauer, who used six of them during his time in office.

Sold new in Switzerland to Georges Gran and first registered on 28 April 1953, the car we are offering for sale was sold on there in 2005 and then registered in France. It is in excellent condition: its paintwork was redone several years ago and now has a most attractive gentle patina, while the upholstery has undergone a first-class renovation. An older valuation report indicates that a mechanical overhaul was carried out

in 1978. Despite its lack of recent use, the Mercedes drove well on test. Fitted with a manual gearbox and interior air vents, this 'Adenauer' has clearly been little used and has been sympathetically restored. Its overall condition and original olive-green paintwork make it particularly interesting. As one of the 181 cars built in 1953, it is a rare model, much sought-after by fans of the three-pointed star.



AGUTTES

6 // 1951 - CITROËN TRACTION 11BL

Carte grise française / French registration papers

Châssis n° 573454 / Chassis number: 573454

Moteur 4 cylindres en ligne de 1911 cm³ / Engine: 4-cylinder in-line – 1911cc

14 000 / 20 000 €

Restauration de très grande qualité
Excellent fonctionnement mécanique
Incroyable travail de sellerie

*High-quality restoration
Excellent running order
Remarkable upholstery*

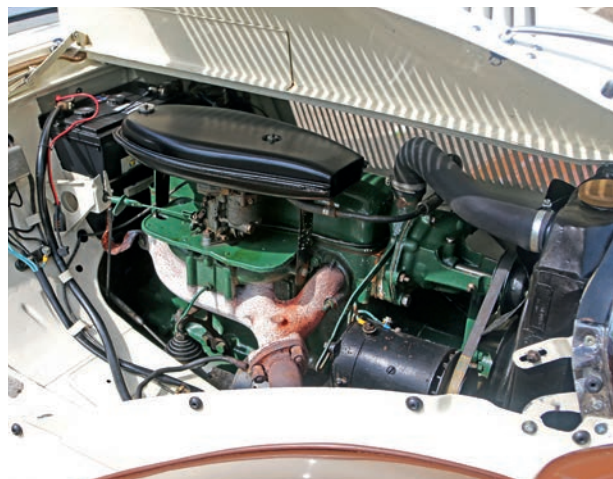


Lancée en 1934 pour relancer les ventes de la marque Citroën, celle que l'histoire rebaptisera « Traction Avant » en raison de ses roues motrices à l'avant, particularité rare sur les automobiles de sa catégorie à l'époque, doit son style de carrosserie au designer Flaminio Bertoni. Mais la vraie nouveauté proposée par la marque aux chevrons consiste à associer sur ce nouveau modèle les solutions les plus modernes de l'époque : en plus du mode de transmission, une structure monocoque, des freins hydrauliques et une suspension à roues indépendantes sur les quatre roues. Sans cesse améliorée par son créateur, l'ingénieur André

Lefèbvre, la Traction verra sa gamme tirée vers le haut avec des mécaniques toujours plus puissantes. Aux versions 7A de 7 chevaux fiscaux, succéderont les 7B et 7C de 9 chevaux, puis 7S et 11AL/11A de 11 chevaux. En février 1937, la 11BL (berline légère) prend la suite de la 11AL. Mais la guerre vient interrompre la production qui ne recommencera qu'en 1945.

Cette Traction 11 BL "Perfo" de 1951 a fait l'objet d'une restauration personnalisée qui en fait une voiture unique en son genre. Exposée pendant de nombreuses années dans un musée consacré à la moto du sud de la France,

la voiture a vu sa carrosserie entièrement décapée pour recevoir une peinture bicolore crème et marron et son intérieur réalisé aux teintes assorties. Les sièges et les contreportes sont habillés de cuir marron. Le tableau de bord est doté de l'enjoliveur à chevrons conforme à ce modèle et le volant à deux branches ainsi que le pommeau de levier de vitesses sont gainés de cuir. Cette Traction qui n'affiche qu'à peine plus de 81 000 km au compteur a bénéficié d'un travail conséquent qui lui octroie une personnalité bien à elle qui saura séduire un amateur de voiture exclusive.



Launched in 1934 to revive Citroën's sales, the 'Traction Avant' – the name it acquired for posterity on account of its front-wheel drive layout, which was rare on cars in its category at the time – had bodywork styled by the designer Flaminio Bertoni. But the real innovation which Citroën introduced in its new model lay in the combination of the most modern solutions of the period: as well as front-wheel drive, it had a monocoque body, hydraulic brakes and independent suspension on all four wheels. Continuously improved by its designer, the engineer André Lefèbvre, the 'Traction Avant' moved

upmarket with increasingly powerful engines. The 7A versions (rated at 7 fiscal horsepower) were succeeded by the 7B and 7C (9hp) and then the 7S and 11AL/11A models (11hp). In February 1937, the 11BL (signifying 'berline légère' or light saloon) followed the 11AL. But production was interrupted by the war and only resumed in 1945. This 1951 11BL 'Perfo' model has undergone a personalised restoration to create a unique car. Displayed for many years in a motorcycle museum in southern France, the bodywork was entirely stripped back and then

painted in a duotone brown and cream finish, with a matching interior. The seats and door cards are trimmed in brown leather. The dashboard features the correct double chevron trim, while the two-spoke steering wheel and gear knob are both covered in leather. This 'Traction Avant' is showing a recorded mileage of just 51,000km (31,700 miles) and benefits from the extensive work carried out on it, giving it a unique character which will surely appeal to a lover of exclusive cars.

7 // 1969 - VW COCCINELLE CABRIOLET A

Titre de circulation français / French registration papers

Châssis n° 159952112 / Chassis number: 159952112

Moteur 4 cylindres à plat de 1493 cm³ de 44 chevaux / Flat-four 1493cc engine – 44bhp

18 000 / 24 000 €

Voiture entièrement restaurée

Finition haut de gamme et personnalisée

Rare boîte automatique

Completely restored car

Up-market, personalised finish

Rare automatic transmission



Les origines de la Coccinelle sont nées dans l'Allemagne des années 1930 avec le projet de construire une voiture populaire que tous les allemands pourraient s'offrir. D'où son nom Volkswagen qui, avant de devenir celui de la marque qui allait la produire, désignait le modèle qui allait construire le succès de l'entreprise. Conçu par l'ingénieur autrichien Ferdinand, la Volkswagen type 1 (de son appellation officielle) présente une architecture du tout à l'arrière (boîte-pont et moteur 4 cylindres à plat refroidi par air monté en porte-à-faux arrière) et une carrosserie de forme ronde développée par Erwin Komenda, célèbre designer de Porsche. Dévoilée en 1938

et d'abord utilisée comme outil de propagande par le régime national-socialiste, elle deviendra après-guerre une exception en termes de diffusion et de longévité avec 21 529 464 exemplaires produits à travers le monde de 1939 à 2003. Ce n'est qu'en 1948 que la production industrielle de celle qui sera baptisée Coccinelle est lancée. Son succès est immédiat et international. Apparu en 1949, le cabriolet quatre places carrossé par Karmann connaîtra lui-aussi un succès considérable.

Notre exemplaire est l'un d'eux. Il s'agit de l'un des rares modèles dotés d'une boîte de vitesses automatique. En l'occurrence, celle-ci a été entièrement refaite et fonc-

tionne parfaitement. Ce cabriolet bénéficie d'une incroyable qualité de finition. Qu'il s'agisse de sa carrosserie qui a été entièrement décapée avant de recevoir une peinture blanc cassé du plus bel effet. De sa sellerie refaite en cuir de la même teinte et personnalisée dans un style matelassé haut de gamme, à l'habillage identique des contreportes. Ou encore de son compartiment moteur présenté dans un état clinique tout inox et de sa capote en tissu impeccable. Autrement dit, notre exemplaire dit "populaire" a bénéficié d'un traitement haut de gamme qui fait de lui un Cabriolet Coccinelle rarissime et très exclusif.



The origins of the 'Beetle' go back to 1930s Germany and the plan to build a popular car which every German could afford. Hence its name of Volkswagen ('people's car'), which, before becoming the name of its manufacturer, was applied to the model on which the company's success would be built. Designed by the Austrian engineer Ferdinand Porsche, the Volkswagen Type 1 (its official designation) had a rear-engined layout, with a transaxle and air-cooled four-cylinder engine mounted behind the rear axle, and rounded bodywork developed by Erwin Komenda, the famous Porsche designer. Unveiled in 1938 and used ini-

tially as a propaganda tool by the Nazi regime, after the war it became exceptional for its long career and wide distribution, with 21,529,464 units produced around the world from 1939 to 2003. It was only in 1948 that industrial production of the model which would become known as the 'Beetle' began. It was an immediate international success. Introduced in 1949, the four-seat convertible version bodied by Karmann also enjoyed considerable success. The car we are presenting is one of these models, and one of the few versions to be equipped with automatic transmission, which in this case has been completely

overhauled and functions perfectly. This convertible has a remarkable standard of finish in every respect. Its bodywork was entirely stripped back before being repainted in a most attractive cream finish. It was reupholstered with leather in the same colour and an exclusive, personalised quilted style, with the door cards trimmed to match. Its engine compartment is clinically clean, with stainless steel parts used throughout, while the hood fabric is impeccable. In other words, our supposedly 'popular' model has received an up-market makeover, transforming it into an exceedingly rare and highly exclusive Beetle Convertible.

8 // 1991 - PORSCHE 928 GT EX JOHNNY HALLYDAY

Carte grise française / French registration papers

Châssis n° WPOZZZ92ZMS801079 / Chassis number: WPOZZZ92ZMS801079

Moteur V8 de 5 litres développant 330 chevaux à 6200 tr/mn / Engine: 5-litre V8 developing 330bhp at 6200rpm

70 000 / 90 000 €

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

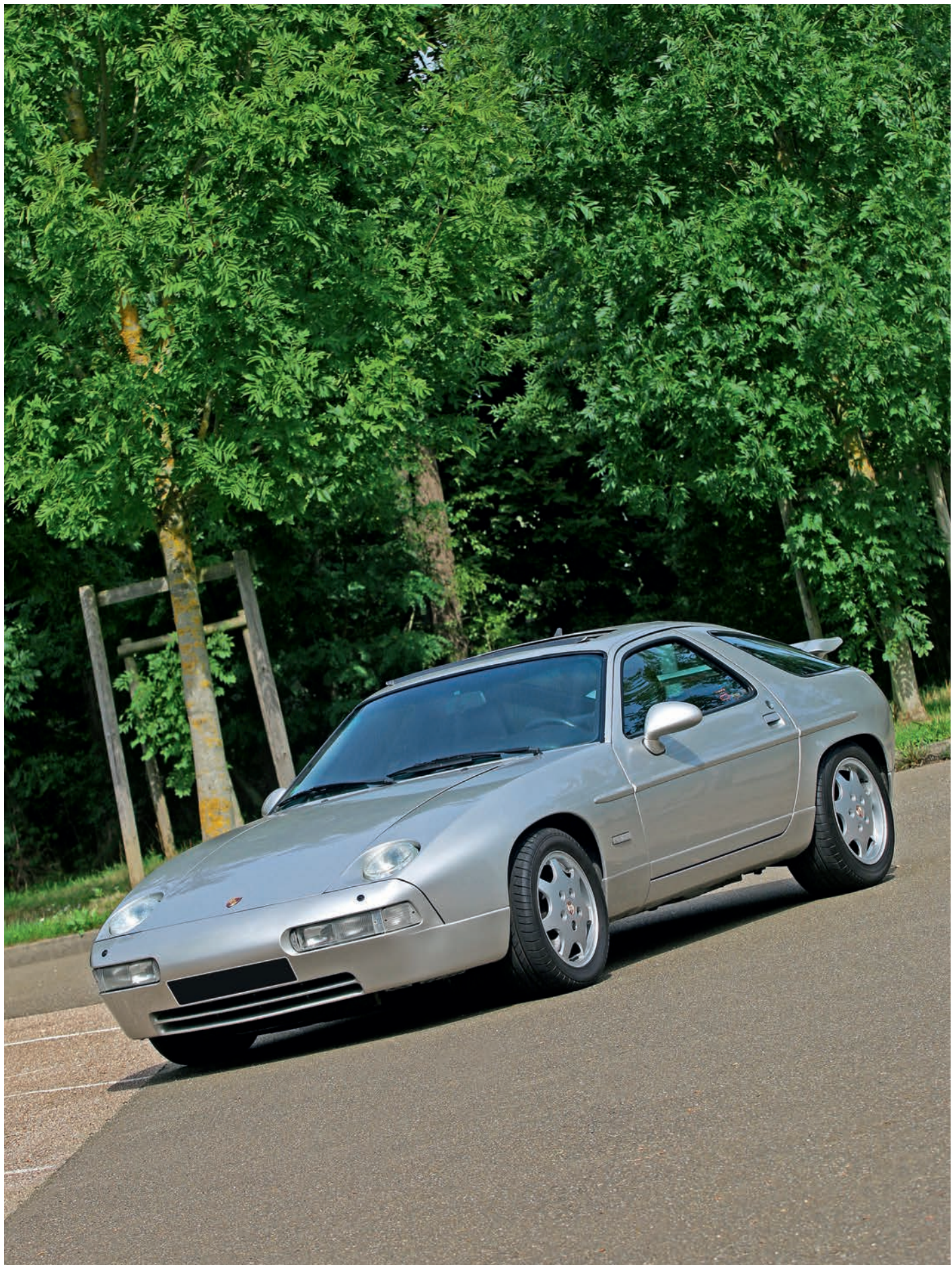
*Ex-Johnny Hallyday
Rare GT version
Excellent condition
V8 performance and soundtrack*



La 928 est née de la volonté des dirigeants de Porsche de l'époque, et en particulier Ernst Fuhrmann, le créateur du 4 cylindres à plat double arbre des Porsche 550 et 718, de sortir de la monoculture 911 dont ils estimaient que l'architecture du moteur en porte-à-faux arrière n'avait pas d'avenir. C'est ainsi que la marque optera pour le concept d'une GT à moteur avant refroidi par eau et en lancera le projet dès 1971. Dès sa sortie à l'automne 1977, la 928, première Porsche motorisée par un moteur V8 (marché américain oblige), s'impose comme la nouvelle référence Grand Tourisme et décroche même le titre convoité de voiture européenne de l'année en 1978. Pour autant, les 240 chevaux du V8 de 4,5 litres ne sont pas de trop pour

propulser la GT de 1580 kilos. Aussi, très rapidement, la gamme évoluera vers plus de puissance et plus d'équipements. La 928 GT s'invite dans la gamme de 1989 à 1991 et propose davantage de sportivité avec 330 chevaux à 6200 tr/mn. Equipée de nouvelles jantes forgées en magnésium, plus légères, des amortisseurs Sport B6 de Bilstein et d'un nouveau différentiel variable piloté électroniquement, cette version est le meilleur choix pour ceux qui aiment la conduite sportive. L'exemplaire dont nous disposons présente la particularité d'avoir été la propriété de l'un de nos chanteurs les plus populaires, grand amateur de voitures sportives. Son historique atteste en effet que cette Porsche 928 GT a été livrée neuve par la concession Porsche Mar-

ceau de Paris à Jean-Philippe Smet, alias Johnny Hallyday. Cette Porsche au caractère bien trempé a fait la joie de ses différents propriétaires et affiche presque naturellement plus de 100 000 km à son compteur. Son carnet d'entretien parfaitement à jour confirme son entretien régulier. Ajoutons que sa carrosserie a récemment bénéficié d'une peinture neuve dans la teinte gris métal et que son intérieur offre une sellerie en cuir parfaitement patinée et le toit ouvrant, rare option d'époque. Il est évident que son pedigree sportif, son excellent état général ainsi que le nom de son premier propriétaire font de cette Porsche 928 GT un modèle particulièrement attrayant. Allumez le feu !



AGUTTES



The 928 grew out of the desire of Porsche's directors at the time, and in particular that of Ernst Fuhrmann, who had developed the twin-cam flat-four engine in the Porsche 550 and 718, to put an end to their reliance solely on the 911, believing that its design with the engine mounted behind the rear axle had no future. The company therefore opted for the concept of a GT with a water-cooled front engine, and started the project in 1971. As soon as it was launched in the autumn of 1977, the 928, the first Porsche to be powered by a V8 engine (to satisfy the American market), established itself as the new benchmark for GT cars, and was even elected European Car of the Year in 1978. For all that, the 240bhp pro-

duced by the 4.5-litre V8 was hardly too much for this GT weighing 3480lb. Very quickly therefore the range gained extra power and equipment. The 928 GT joined the range from 1989 to 1991 as a sportier model, developing 330bhp at 6200rpm. With new, lighter forged magnesium alloy wheels, Bilstein Sport B6 shock absorbers and a new electronically controlled limited-slip differential, this was the version of choice for owners who enjoyed sporty driving. The model which we are offering for sale is special in that it belonged to one of France's most popular singers, who was a great fan of sports cars. The history with the car confirms that this Porsche 928 GT was delivered new by the Marceau Porsche dealership

in Paris to Jean-Philippe Smet, better known as Johnny Hallyday. With its strong personality, this Porsche gave its different owners much pleasure and quite understandably shows more than 100,000km (62,000 miles) on the clock. Its service booklet is completely up-to-date, confirming that it has been regularly maintained. In addition, its body was recently resprayed in its original metallic grey, its leather interior has a perfect patina and it is fitted with a sunroof, a rare option at the time. Clearly, its sporting pedigree, excellent overall condition and the name of its first owner make this Porsche 928 GT an especially attractive example. In the words of one of Johnny's songs, light the fire!



AGUTTES

9 // 1999 - BMW Z3 M ROADSTER

Carte grise française / French registration papers
N° de châssis : LC91464 / Chassis number: LC91464

20 000 / 30 000 €

Belle et bien équipée
Performances hors du commun
Carnets, entretien suivi

*Good-looking and well-equipped
Exceptional performance
Service books, regularly maintained*



Un look d'enfer et une cavalerie généreuse pour un plaisir de conduite à couper le souffle... Ainsi pourrait se résumer en quelques mots la BMW Z3. Présentée en 1996 au Salon de Genève, le roadster est équipé du 6 cylindre en ligne de 3201 cm3 signé «BMW M Power», l'une des plus belles créations du département Motorsport. Revendiquant une puissance de 321 ch et un couple de 350 Nm, il s'agit alors du 6 cylindre en ligne de série avec le plus haut rendement de l'histoire BMW. Ainsi motorisé, et plus léger d'une centaine de kilos que la M3, la Z3 M expédie le 0 à 100 km/h en 5,3 secondes ! Souvent

comparée à la Cobra moderne, la Z3 M est une automobile sans concession, dotée de performances hors du commun. Vendue neuve en 1999 dans la ville de Woodcliff Lake en Pennsylvanie, notre voiture n'a connu que deux propriétaires avant de rejoindre la collection parisienne que nous proposons aujourd'hui à la vente. Superbe dans sa livrée blanche et toujours équipée de son rare hard-top, la voiture n'a rien perdu de son charme. Son habitacle en cuir rouge et noir se présente en très bon état. Très bien équipée, la voiture a toujours été régulièrement entretenue est possède encore ses carnets d'entretien et

double des clefs. En juin dernier, BMW procéda au changement de l'embrayage et du volant moteur et plus récemment son propriétaire procéda à un detailing complet de la voiture afin de redonner de l'éclat à sa peinture et de nourrir les cuirs de l'habitacle. Comptabilisant tout juste 200 000 km au compteur, cette BMW Z3 M Roadster n'a été produite qu'à 3 557 exemplaires et est aujourd'hui recherchée sur le marché de la collection. Présentée dans une livrée peu commune et régulièrement entretenue, il ne fait aucun doute que son estimation attractive devrait attirer les amateurs de sensations fortes.



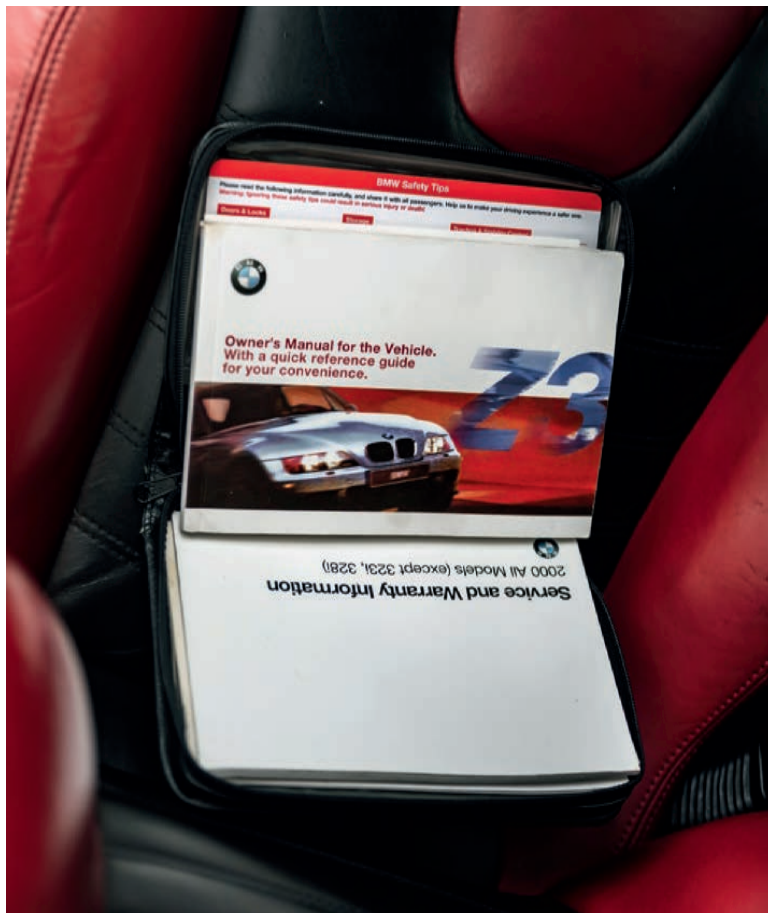


"Striking looks and ample power, making it a breathtaking pleasure to drive." ... That is how you might sum up the BMW Z3 M in a few words. Introduced in 1996 at the Geneva Motor Show, the roadster was equipped with the 3201cc six-cylinder in-line BMW 'M Power' engine, one of the finest units built by the Motorsport department. Boasting maximum power of 321bhp and peak torque of 350Nm, at the time it had the highest specific output of any six-cylinder in-line production engine in BMW's history. Powered by this engine, and weighing more than 200 pounds less than the M3, the Z3 M shot from 0-62mph in 5.3 seconds! Often likened to a modern-day Cobra, the Z3 M is

an uncompromising car that delivers exceptional performance.

Sold new in 1999 in Woodcliff Lake, Pennsylvania, our car had only two previous owners before joining the Parisian collection which we are offering for sale today. Looking magnificent in its white paintwork and still equipped with its rare hardtop, the car has lost none of its charm. Its interior in black and red leather is in excellent condition. Extremely well equipped, the car has always been regularly maintained and still has its service booklet and both sets of keys. Last June, BMW replaced the clutch and flywheel, while more recently its owner had the car

thoroughly detailed in order to restore the shine to its paintwork and feed its leather interior. With just 125,000 miles (200,000km) recorded, only 3557 units of this BMW Z3 M Roadster were built, and today it is a sought-after model in the classic car market. With its unusual finish and complete service history, its attractive price estimate is certain to appeal to all those looking for thrills behind the wheel.



AGUTTES

10 // 2001 - ASTON MARTIN DB7 VANTAGE VOLANTE

Carte grise française / French registration papers

N° de châssis : SCFAB42341K401958 / Chassis number: SCFAB42341K401958

Moteur V12, 48 soupapes, injection, de 5935 cm3 développant 420 chevaux /

Engine: V12, with 48 valves and fuel injection – 5935cc – producing 420bhp

45 000 / 65 000 €

Première Aston Martin équipée d'un V12

Ligne intemporelle, 2+2

Carnets, excellent état général

The first V12-engined Aston Martin

2+2 with timeless lines

Service books, excellent overall condition



Lancée en 1993, l'Aston Martin DB7 s'inscrit comme le modèle ayant littéralement sauvé la marque de la faillite. Sublime, bien finie, performante, elle fut un succès. A l'origine de la renaissance d'Aston Martin dans les années 1980, Victor Gauntlett avait compris que pour assurer la survie de l'entreprise et la livraison de nouveaux modèles, la compagnie avait besoin de volume par le biais d'un modèle plus moderne et fonctionnel. C'est ainsi que le projet fut lancé à partir de 1990 et rendu possible grâce à l'arrivée du géant Ford dans le capital de la firme anglaise. La conception et le développement technologique sont confiés au groupe TWR (Tom Walkinshaw Racing), dont l'engagement officiel des Jaguar XJR en championnat du monde des sports-prototype est alors auréolé de succès. Enfin, en mars 1993, la DB7 est présentée au salon de Genève. Il s'agit d'un modèle équipé

d'un 6 cylindres en ligne en alliage léger de 3 228 cm3, double arbre à cames en tête, développant 335 chevaux. Il faut attendre 1999 pour assister à la sortie d'une version hautes performances : la DB7 V12 Vantage qui devient du même coup la première Aston Martin à recevoir un moteur V12. Celui-ci dispose de 6 litres de cylindrée et développe 420 chevaux. La déclinaison Volante (nom donné aux versions cabriolets) suivra. Produite à seulement 2 046 exemplaires, il s'agit d'une version rare et recherchée pour une cote encore abordable.

Le modèle que nous présentons fut immatriculé en Floride en juin 2001 et restera la propriété d'un grand collectionneur américain pendant presque 7 ans avant d'être remplacée en 2008 par une version Zagato. Toujours en Floride, elle changera de main en

2008 et 2013 comme l'indique ses carnets et le dossier historique qui l'accompagne. Jamais accidentée, la voiture a toujours été entretenue avec soin avant d'être importée en France. Immédiatement envoyée chez Aston Martin Paris, la voiture est révisée pour plus de 3 500 € et en avril dernier les deux pneus arrière sont changés. Très élégante dans sa teinte bleu marine métallisé rehaussée par un intérieur cuir bi-ton beige et bleu en parfait état, cette Aston Martin DB7 Volante est certainement l'un des plus beaux cabriolets 2+2 équipé d'un moteur V12. Lors de notre essai, le comportement de l'auto s'est avéré excellent et le fonctionnement de la boîte de vitesse automatique Touchtronic parfaitement adapté à l'esprit de cette Aston Martin. Il ne fait aucun doute que les nombreuses qualités de cette voiture feront rapidement grimper sa côte dans les années à venir.





Launched in 1993, the Aston Martin DB7 literally saved the manufacturer from bankruptcy. Magnificently styled, well finished and quick, the model proved a success. The man responsible for Aston Martin's resurrection in the 1980s, Victor Gauntlett understood that for the business to survive and to bring out new models, the company needed to increase its output with a more modern and practical car. Beginning in this way in 1990, the project was made possible thanks to the investment made by the giant Ford group in the English firm. Design work and engineering development were entrusted to the TWR Group (Tom Walkinshaw Racing), which was enjoying much success at the time with its official Jaguar XJR models in the World Sportscar Championship. At last, in March 1993, the DB7 was introduced at the Geneva Motor Show. It

was equipped with a light-alloy 3228cc straight-six engine with dual overhead camshafts, producing 335bhp. It would be 1999 before a high-performance version came out: the DB7 V12 Vantage, the first ever Aston to be powered by a V12 engine. It was a six-litre unit developing 420bhp. The Volante variant (the name given by Aston to its convertibles) followed. With just 2046 units built, it is a rare and sought-after version, but prices remain affordable.

The model which we are offering for sale was first registered in Florida in June 2001 and was owned by a major American collector for nearly seven years, before he replaced it with a Zagato version in 2008. Staying in Florida, it changed hands in 2008 and 2013, as can be seen from the service book and invoices with the car. It was

never involved in an accident and was always carefully maintained before being imported into France. Dispatched at once to Aston Martin Paris, a service costing more than 3500 euros was carried out, and last April both rear tyres were replaced. Elegantly finished in metallic dark blue, set off by its interior in two-tone blue and beige leather, which is in perfect condition, this Aston Martin DB7 Volante is certainly one of the most attractive 2+2 convertibles to be fitted with a V12 engine. On test, the car handled exceedingly well, the operation of its Touchtronic automatic transmission proving ideally suited to the character of this Aston Martin. There can be no doubt that this model's numerous qualities will see its value climb rapidly in the years to come.



AGUTTES

11 // 2005 - ASTON MARTIN VANQUISH

Carte grise française / French registration papers

N° de châssis : SCFAC23384B501470 / Chassis number: SCFAC23384B501470

90 000 / 120 000 €

GT rare, ligne à couper le souffle
Carnets et historique limpide
V12 Fabuleux

*A rare GT, with breathtaking looks
Service books and clear history
Fabulous V12*



Un après avoir lancé sa DB7 V12 Vantage, première Aston Martin propulsée par un V12, la marque britannique monte d'un cran et présente sa Vanquish. Là où la DB7 se veut élégance et racée, la Vanquish séduit par son apparence plus musclée fruit de l'imagination de son designer, Ian Callum. L'arrière plus massif de la nouvelle Aston inspire la puissance, renforcée par ses jantes de 19 pouces et chaussées de pneumatiques 255/40 ZR19 à l'avant et 285/45 ZR19 à l'arrière. L'aérodynamique est soignée, avec en particulier un soubassement plat créant

un effet de sol et assurant un meilleur appui à hautes vitesses. La face avant affiche également une identité plus marquée avec une calandre aux lignes sculptées qui laisse présager du tempérament de la bête. Côté moteur, la Vanquish utilise une version modifiée du V12 de la DB7 Vantage dont la puissance a été portée à 466 chevaux, soit un gain de plus 40 chevaux. Mais surtout, elle repose sur un tout nouveau châssis en aluminium et fibre de carbone conçu en partie chez Lotus Engineering lui assurant une rigidité, une robustesse et une sécurité accrues. Sa commande de

boîte séquentielle au volant, son freinage Brembo surdimensionné ainsi qu'un intérieur fidèle à la tradition britannique rehaussé d'une touche de modernité avec l'aluminium remplaçant la ronce de noyer, sont autant de caractéristiques supplémentaires qui affirment sa sportivité et son raffinement. Seuls 1492 exemplaires de la Vanquish furent produits entre 2001 et le 19 juillet 2007, soit moitié moins de sa grande rivale de l'époque, la Ferrari 550 Maranello !

Le modèle que nous présentons passa la grande majorité de sa vie en Californie où elle eut trois pro-





propriétaires successifs en 2005, 2008 et 2014 comme l'indique son historique. Accompagnée de son carnet d'entretien, cette Aston Martin fut très régulièrement entretenue et ne rencontra aucun problème de maintenance. Dotée aujourd'hui d'un peu plus de 35 000 km au compteur (23 000 miles) la voiture vient de recevoir de nouveaux pneus neufs (Pirelli P

Zero) et sort tout juste d'une révision générale en avril dernier, comprenant la vidange moteur, le remplacement des bougies et le contrôle des trains roulants. Dernière vraie Aston Martin fabriquée encore de façon artisanale, la Vanquish ne tarda pas à se hisser tout en haut des plus belles et efficaces voitures de sa génération. Extrêmement bien équipée, complète

et présentée ici dans une livrée noir cuir noir à la fois sobre et élégante, elle apportera à son futur propriétaire le plaisir exclusif d'une superbe GT, rare et performante.



A year after launching the DB7 V12 Vantage, the first-ever V12-powered Aston Martin, the British manufacturer stepped up a notch and presented the Vanquish. Whereas the DB7 was intended to appear elegant and racy, the Vanquish had an alluring, muscular look which was the fruit of its designer Ian Callum's imagination. The new Aston's massive tail gave an impression of power, a feeling heightened by its 19-inch wheels, shod with 255/40 ZR19 tyres at the front and 285/45 ZR19's at the back. Its aerodynamics were carefully designed, notably with a flat underbody creating a ground effect and generating additional down-force at high speed. The front of the



AGUTTES



car had a more pronounced visual identity, with a sculpted radiator grille hinting at its brutish temperament. Under the bonnet, the Vanquish used a modified version of the V12 from the DB7 Vantage, with power increased by more than 40bhp to a total of 466bhp. Above all though, the Vanquish was built around an entirely new chassis, designed in part by Lotus Engineering and made from aluminium and carbon fibre, ensuring greater strength, rigidity

and safety. Its sequential gearbox with paddle shifters, oversized Brembo brakes and traditional British interior, with the use of aluminium to replace walnut veneer bringing a modern touch ... all these additional features underscored its sporty character and refinement. Just 1492 units of the Vanquish were built between 2001 and 19 July 2007, fewer than half as many as its main rival at the time, the Ferrari 550 Maranello!

The model which we are offering for sale spent most of its life in California, passing through the hands of three successive owners in 2005, 2008 and 2014, as its history file shows. Its service booklet is still present and indicates that it was serviced on a very regular basis, without experiencing any problems. With slightly over 23,000 miles (35,000km) recorded today, the Aston has just received a new set of Pirelli P Zero tyres; it was given a general ser-



vice last April, at which the engine oil and sparkplugs were changed and the suspension checked over. The last true hand-built Aston Martin, the Vanquish soon came to be regarded as one of the most beautiful and capable cars of its generation. Extremely well specified, with all its original equipment, and presented in a stylish and sober combination of black paintwork and black leather interior, this Vanquish will bring its new custodian the exclusive

pleasure of owning a superb and rare GT, offering excellent performance.

AGUTTES

12 // 1985 - BMW M635 CSI

Carte grise française / French registration papers

N° de châssis : WBAEE310801050353 / Chassis number: WBAEE310801050353

Moteur 6 cylindres en ligne, 24 soupapes, de 3453 cm³ de 286 chevaux à 6500 tr/min /

Engine: 6-cylinder in-line, with 24 valves – 3453cc – 286bhp at 6500rpm

35 000 / 55 000 €

Moteur mythique

Modèle puissant, élégant et confortable

Qualité de fabrication et fiabilité

A legendary engine

A powerful, stylish and comfortable model

Well-built and reliable



Si la saga M a débuté avec la M1 développée spécifiquement pour la compétition, le premier modèle de série à bénéficier du savoir-faire du département Motorsport de BMW fut le coupé 635 CSI E24. Déjà très apprécié pour son confort, son intérieur spacieux, ses moteurs souples et mélodieux, ainsi que pour sa ligne racée attribuée au designer français Paul Bracq en raison de sa face avant en nez de requin, le coupé série 6 de BMW souffrait toutefois d'un manque de performances. Le département Motorsport lui offrira une cure de vitamines en commercialisant fin 1984, la M635 CSI. Celle-ci bénéficie du mythique 6 cylindres M88 de la M1 de 3,5 litres dotée d'une culasse en aluminium à 24 soupapes développant 286 chevaux à 6500 tr/mn permettant d'atteindre les 260 km/h et le 0 à

100 km/h en 6,4 secondes. Avec une production qui n'excéda pas les 3500 exemplaires en conduite à gauche, ses qualités intrinsèques de grande GT bourgeoise fiable et polyvalente, ainsi que son moteur puissant délivrant une sonorité envoûtante que l'amateur appréciera, la M635 CSI s'inscrit comme une valeur sûre en collection dont la cote n'a cessé de monter ces derniers temps.

Notre exemplaire date de 1985 et appartient à la première génération de cette série exclusive dont la production cessera fin 1988. Achetée par son propriétaire actuel, grand amateur de la marque bavaroise, en 2011, la voiture est saine et présente un bel état d'usage. Régulièrement entretenue, les factures d'entretien remontent à 1998

quand la voiture comptabilisait 124 696 km au compteur, elle en affiche désormais un peu plus de 145 000. Dernièrement, les disques de freins et les plaquettes ont été changées tout comme les pneus. En 2011, le cylindre du récepteur d'embrayage, les bougies et les filtres. Par le passé, son précédent propriétaire avait fait changer les jantes d'origine pour des Jantes type BBS en aluminium à rebord poli en 16". Si son comportement est à la hauteur de la réputation de la marque, son intérieur en cuir noir est lui aussi en bel état, tout comme son compartiment moteur. La mécanique est à l'avenant : notre essai nous a permis de constater que les vocalises du six-cylindres étaient parmi les plus belles !



While the 'M' saga began with the M1, developed specifically for motorsport, the first production model to take advantage of the expertise of BMW's Motorsport department was the E24 635 CSi coupé. BMW's 6-Series coupé was already much appreciated for its comfort, roomy interior and flexible, tuneful engines, as well as for its racy lines - penned by the French designer Paul Bracq - and shark-like nose, but it fell short on performance. The Motorsport department gave it a boost when it launched the M635 CSi at the end of 1984. This benefitted from the legendary 3.5-litre M88 six-cylinder engine from the M1, with a 24-valve aluminium head, which produced 286bhp at 6500rpm, taking it from 0-62mph in

6.4 seconds and on to a top speed of 162mph. With production limited to 3500 cars in left-hand drive, its natural qualities as a reliable and usable up-market GT, together with its powerful engine with a captivating soundtrack that any enthusiast will enjoy, the M635 CSi is a sound investment in the classic car market and of late has been steadily increasing in value.

The model which we are offering for sale is from 1985 and belongs to the first generation of this series, which was built until the end of 1988. Purchased by its current owner, a great enthusiast for the Bavarian marque, in 2011, the car is solid and in good used condition. Regularly

maintained, there are service bills dating back to 1998, when the car had covered 77,483 miles (124,696km); today, it has just over 90,000 miles (145,000km) on the clock. Most recently, the brake discs and pads were replaced, along with the tyres. In 2011, the clutch slave cylinder, spark-plugs and filters were all changed. In the past, its previous owner had swapped its original alloy wheels for 16-inch BBS-type rims with a polished edge. The car handles just as you would expect of a BMW, while its black leather interior is in fine condition, as is the engine compartment. The engine itself is every bit as good: our road test confirmed that its six cylinders sound as fine as any!

13 // 1971 - LANCIA FULVIA 1600 HF

Carte grise française / French registration papers

N° de châssis : 818740003234 / Chassis number: 818740003234

Moteur 4 cylindres en V en position: longitudinal avant de 1584 cm3 de 114 ch à 6200 tr/mn /

Engine: V4, longitudinally mounted at the front – 1584cc - 114bhp at 6200rpm

45 000 / 65 000 €

Deuxième main, historique limpide

Très belle préparation, parfait fonctionnement

Mécanique de caractère et performante

Eligible au Tour Auto, Monte-Carlo

Historique...

Two previous owners, clear history

Well prepared for competition and in perfect running order

Spirited, high-performance engine

Eligible for the Tour Auto, Monte Carlo Historique ...



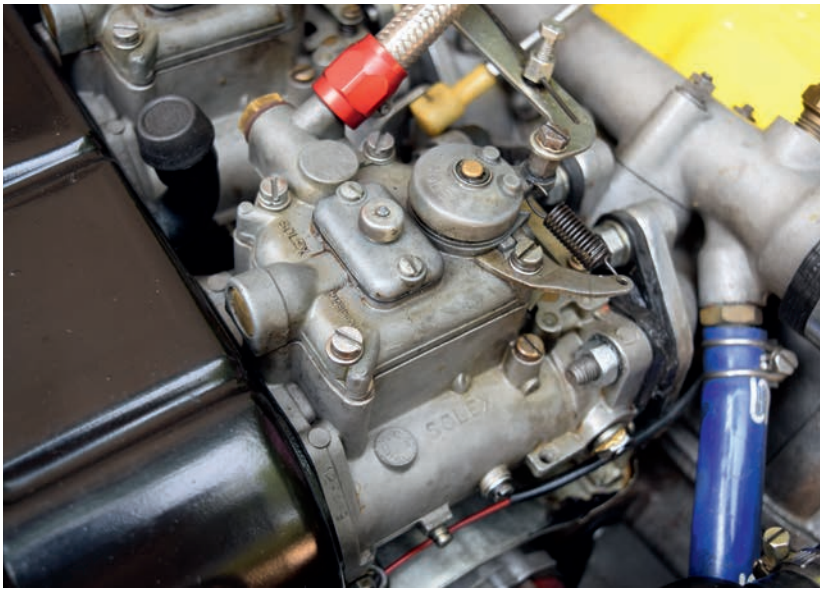
Dérivé de la version berline Fulvia, le coupé est présenté au Salon de Genève 1965. Le dessin créé par Pietro Castagnero est à la fois plus fluide et lui confère une allure plus sportive. Rapidement, Cesare Fiorio responsable de la Squadra Corse HF Lancia se montre très insistant auprès de sa direction pour exploiter les capacités du coupé Fulvia en rallye. C'est ainsi qu'apparaît dès 1966 la première Fulvia 1.2 HF pour la compétition puis, deux ans plus tard, la Fulvia 1.6 HF de série... L'arrivée de la 1600 HF s'effectue simultanément avec le rachat de Lancia par Fiat qui sera synonyme de budgets plus importants investis dans la compétition, avec comme couronnement, l'obtention du titre en championnat du Monde des rallyes en 1972 ainsi que de

nombreuses victoires jusqu'en 1974. Au total, 3690 exemplaires du Coupé 1600 HF et HF Lusso furent construits avant que la production du coupé Lancia Fulvia HF ne cesse en janvier 1973.

Le modèle que nous présentons fut immatriculé en France le 10 décembre 1971 par Madame Madeleine Boucher dans le Gers qui la conserva pendant 28 ans avant de la revendre à son propriétaire actuel en novembre 2007. Il s'agit donc d'une rare deuxième main. Grâce au solide dossier qui l'accompagne, comprenant la copie de la carte grise d'origine et des photos d'époque, on constate que la voiture était dans un très bel état d'origine. Jamais repeinte ou modifiée, l'auto roulait

parfaitement et comptait 69 792 km au compteur. En vue de participer à quelques courses historique, l'auto est alors totalement démontée (dossier photos à l'appui) et restaurée. L'ensemble étant très sain, la carrosserie sera simplement repeinte dans sa teinte d'origine. Moteur, boîte de vitesse, trains roulants, freins, réservoir et circuit d'essence, tout sera intégralement démonté et refait à neuf. En plus des photos, l'ensemble des travaux est répertorié et listé pièce par pièce. Au final plus de 22 000 € sont investis. La voiture possède un passeport technique historique en règle depuis 2009 mais également son intérieur d'origine en parfait état qui sera remis à son nouvel acquéreur. Grâce à son palmarès étoffé, la Lancia Fulvia 1600 HF marquera





son époque et demeure aujourd'hui l'un des fleurons de la marque, au même titre que la Stratos qui lui succèdera en compétition.

Derived from the Fulvia saloon, the coupé was introduced at the Geneva Motor Show in 1965. Designed by Pietro Castagnero, its lines were both more flowing and more sporting. Within a short time, Cesare Fiorio, the head of the Squadra Corse HF Lancia racing team, clamoured for his management to let him take advantage of the Fulvia coupé's performance in motorsport. In 1966, the first Fulvia 1.2 HF for competition appeared, followed two years later by the 1.6 HF production model. The 1.6 HF arrived at the same time as Lancia was taken over by Fiat, which resulted in increased investment in competition and, as a crowning glory,

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

The model which we are offering for sale was first registered in France on 10 December 1971 by Madame Madeleine Boucher in the Gers 'département'. She kept it for 28 years, before selling it to its current owner in November 2007, making it a rare two-owner car. Thanks to the comprehensive history file with the car, which includes a copy of the original registration certificate and photographs taken in period, it can be seen that the car was in excellent original condition. Never repainted or modified, the car was running perfectly and had 69,792km (43,367 miles) on the clock. In order to take part in his-

toric motorsport events, the car was then completely stripped down (supported by photographic records) and restored. As the body was very solid, it was simply repainted in its original colour. The engine, gearbox, running gear, brakes, fuel tank and system were all entirely stripped down and refurbished. In addition to the photographic record, all the work was documented and each part listed. In the end, more than €22,000 was invested. The car has a Historic Technical Passport (valid since 2009), while its original interior – in perfect condition – will also be handed over to its new owner. With its lengthy list of successes in competition, the Lancia Fulvia 1600 HF left its mark on its era and remains to this day one of the flagships of the make, just like the Stratos which took its place in motorsport.



14 // 1958 - LOTUS ELEVEN S2

Carte grise française de collection / French registration papers (as a historic vehicle)
Châssis n° 533 / Chassis number: 533

110 000 / 160 000 €

Voiture historique et performante
Plusieurs Mans Classic à son actif
Révisée et prête à reprendre la piste

*Historic car with strong performance
A participant in several Le Mans Classic races
Serviced and ready to return to the track*



Construite par Lotus à 270 exemplaires entre 1956 et 1958, la version Eleven était destinée aux courses d'endurance et de sprint pour petites cylindrées. Fidèle à la philosophie de Colin Chapman, créateur de la marque, qui privilégiait la légèreté et l'aérodynamisme de ses machines, l'Eleven dispose d'un châssis en treillis de tubes en acier recouvert d'une fine carrosserie en aluminium. Elle sera équipée, selon les versions, d'un moteur Coventry Climax FWA de 1 098 cm³ produisant entre 75 et 85 chevaux et du FWB 1 460 cm³ développant environ 100 chevaux pour un poids total d'environ 450 kilos.

C'est en 1957 qu'apparaît la Série 2 qui présente d'importantes améliorations du châssis destinées à mieux supporter le surcroît de puissance du moteur de compétition Coventry Climax FPF de 1 475 cm³ fort de plus de 140 chevaux. Son train avant reprend la géométrie à triangles superposés de la Lotus 12 de Formule 2. En 1956 et 1957, l'Eleven remportera la catégorie 1 100 cm³ au Mans. En 1957, elle s'impose également en 750 cm³ ainsi qu'à l'indice de performance avec un petit Coventry Climax FWC de 744 cm³. La même année, elle gagne aussi dans la catégorie 1 100 cm³ aux 12 Heures

de Sebring avec Colin Chapman dans l'équipage.

La Lotus Eleven que nous présentons est une Série 2 de 1958, numéro de châssis 533, faisant partie des dernières modèles produits. Elle fut importée aux Etats-Unis par les marchands Jay Chamberlin & Bob Challman de Los Angeles et vendue à Peter Brock, alors pilote amateur, qui se fera surtout connaître pour son travail de designer sur le Coupé Shelby Daytona Cobra et la Corvette Sting Ray. Equipée du Coventry Climax de 1100 cm³, Peter Brock l'a pilotée durant plusieurs années avec un cer-



AGUTTES



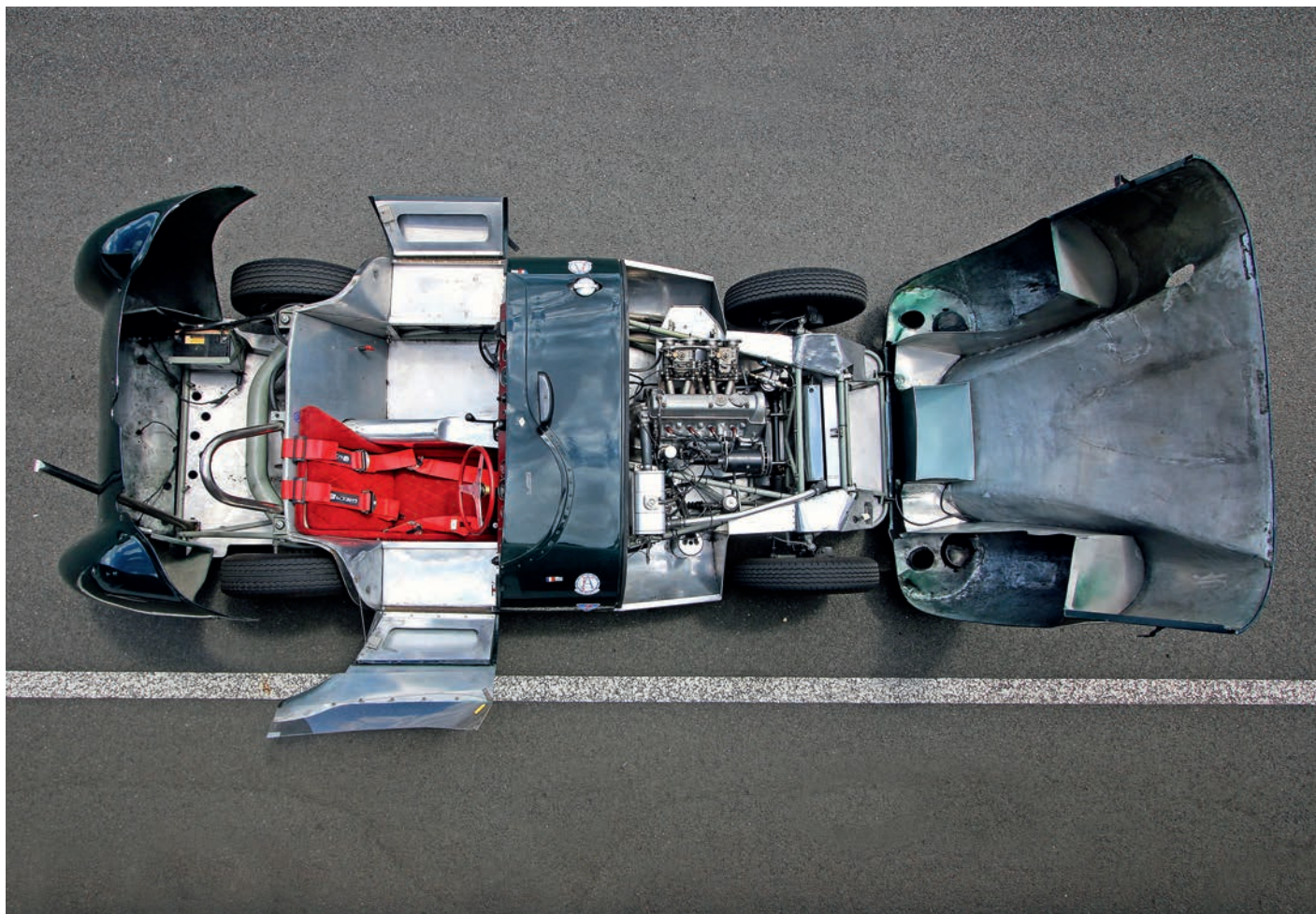
tain succès. Avec les années, moins compétitive face à une concurrence plus jeune, elle finira par être revendue en 1979 à George Paulus de Chicago en mai 2000, avant de devenir la propriété d'un Anglais, Mike Brotherhood, par l'intermédiaire de Stephen Yanoshik, spécialiste installé en Floride. En décembre de la même année, Peter Whyte en fait l'acquisition et la fait restaurer en 2001 pour l'engager régulièrement à des courses du Vintage Sports Car Club (sa fiche d'homologation datée d'avril 2002 fait partie de la documentation livrée avec la voiture). La voiture est ensuite revendue à Les Ely dans l'Essex avant d'être de nou-

veau cédée en France en décembre 2010 à son actuel propriétaire. Ce dernier confiera l'entretien et la mise au point au préparateur Gildas Dréhan en Bretagne qui assurera également l'assistance technique lors des différentes épreuves historiques auxquelles elle prendra part. Comptant de nombreuses participations à de célèbres courses historiques comme Le Mans Classic en 2012 (29^{ème} sur 71 engagés) et 2014 (15^{ème} sur 75 engagés) dans le plateau 3, ainsi que dans le plateau Sixties' Endurance lors des meetings Peter Auto, cette Lotus XI ne demande qu'à reprendre du service. Lors de notre essai sur l'anneau de Montlhéry,

l'auto a prouvé son excellent fonctionnement et sa réelle efficacité. Désormais équipée d'un 1500 cm³, l'auto a été révisée avant la vente, sa mise au point est parfaite. Bien connue du Club Lotus et du Lotus Register, elle possède une carte grise française de collection et sera accompagnée de pièces dont un second capot arrière, de son historique et de son Passeport Technique Historique.



With 270 cars built by Lotus between 1956 and 1958, the Eleven was intended for sprint and endurance racing for smaller-engined cars. True to the philosophy of Colin Chapman, the founder of the marque, who favoured light weight and aerodynamic efficiency in the design of his cars, the Eleven had a tubular steel space frame chassis and a slender aluminium body. Depending on the version, it was equipped with a 1098cc Coventry Climax FWA engine producing 75-85bhp or the 1460cc FWB developing 100bhp, with a total weight of about 990lb. In 1957, the Series 2 made its appearance: it featured significant improvements to the chassis in order to handle the increased power of the 1475cc Coventry Climax





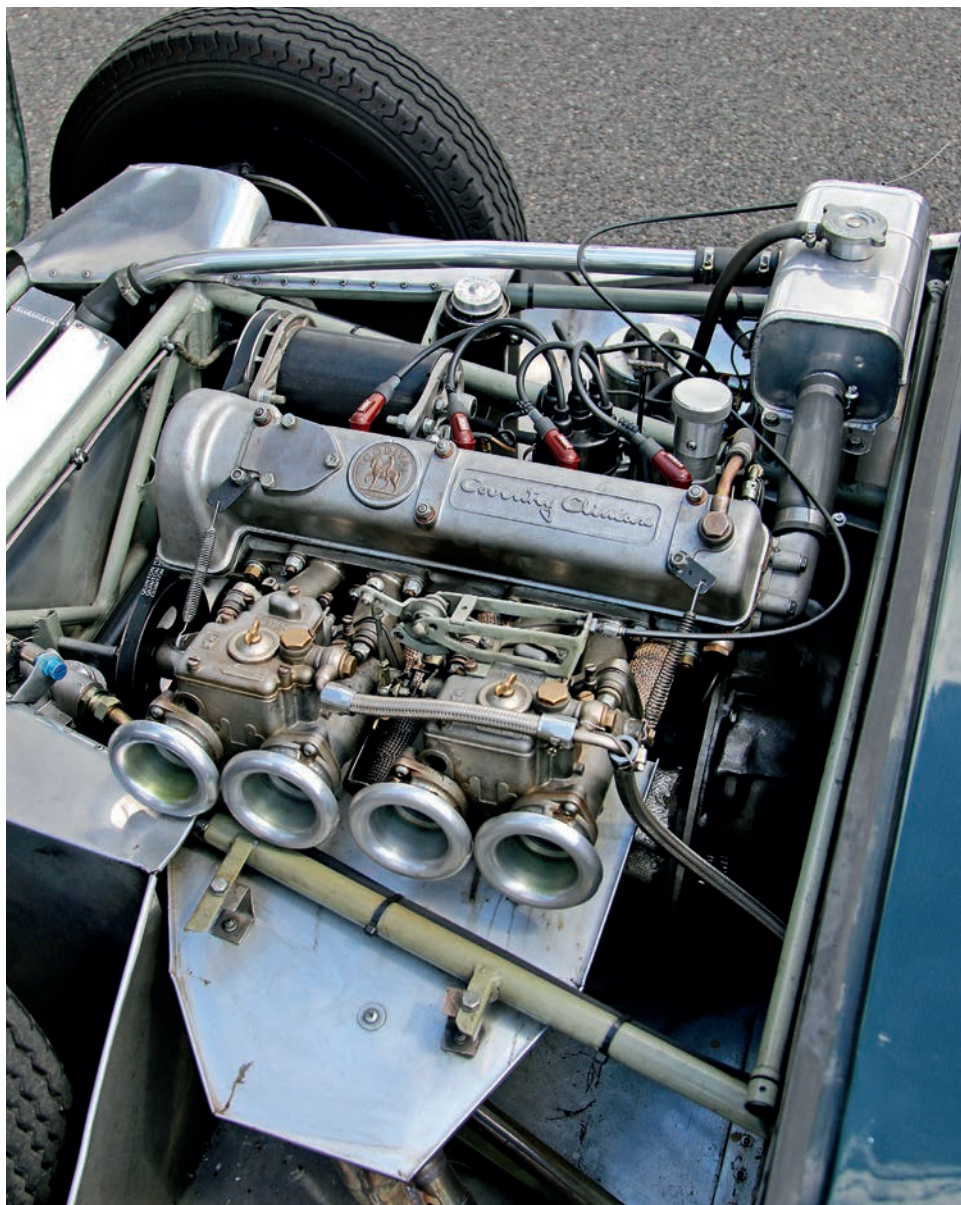
FPF racing engine, which produced over 140bhp. Its front suspension was fitted with double wishbones, as used on the Lotus 12 Formula 2 racing car. In 1956 and 1957, the Eleven won the 1100c category at Le Mans. In 1957, with a little 744cc Coventry Climax FWC engine, it also claimed victory in the 750cc category and in the Index of Performance. In the same year, it won the 1100cc category in the 12 Hours of Sebring race, with Colin Chapman part of the team.

The Lotus Eleven which we are offering for sale is a 1958 Series 2 model, chassis number 533, among the last

cars built. It was imported into the United States by the Los Angeles dealers Jay Chamberlin and Bob Challman and sold to Peter Brock, who was then an amateur racing driver, but who would become known above all for his design work on the Shelby Daytona Cobra Coupé and the Corvette Sting Ray. Fitted with the 1100cc Coventry Climax engine, Peter Brock raced it with some success for several years. As time passed it became less competitive against newer cars and was finally sold in 1979 to George Paulus in Chicago, before being acquired in May 2000 by an English enthusiast,

Mike Brotherwood, through a Florida-based specialist, Stephen Yano-shik. In December of the same year, it was bought by Peter Whyte, who had it restored in 2001 to compete on a regular basis in the races organised by the Vintage Sports Car Club (its certificate from April 2002 is part of the documentation which will be supplied with the car). The car was then sold to the Ely's in Essex before being sold again to its current owner in France in December 2010.

The current owner entrusted the maintenance and race preparation of the car to the specialist Gildas Dréhan in Brit-



tany; he also provided technical support during the various historic events in which the car was entered. The Lotus XI competed in many famous historic races, such as Le Mans Classic in 2012 (where it was 29th of 71 starters) and 2014 (15th of 75) in grid 3, as well as the Sixties Endurance grids in the races organised by Peter Auto; now, it asks only to race once again. During our test of the car on the speed ring at Montlhéry, it proved its excellent mechanical condition and effectiveness on the track. Now fitted with a 1500cc engine, the car was serviced prior to the auction and is in perfect order. Well known

to the Lotus Club and Lotus Register, it has French registration papers (as a historic vehicle) and will be supplied with various spares, including a second tail panel, details of its history and its Historic Technical Passport.



AGUTTES

15 // 1955 - ASHLEY 1172 ROADSTER

Carte grise française de collection / French registration papers (as a historic vehicle)

N° de châssis : C731981 / Chassis number : C731981

Moteur Ford Aquaplane Superhead 4 cylindres de 1172 cm3 développant environ 50 chevaux /
Engine: 4-cylinder 1172cc Ford Aquaplane Superhead, developing approx. 50bhp

20 000 / 30 000 €

Bel historique
Restauration totale en en 2014
Roadster original

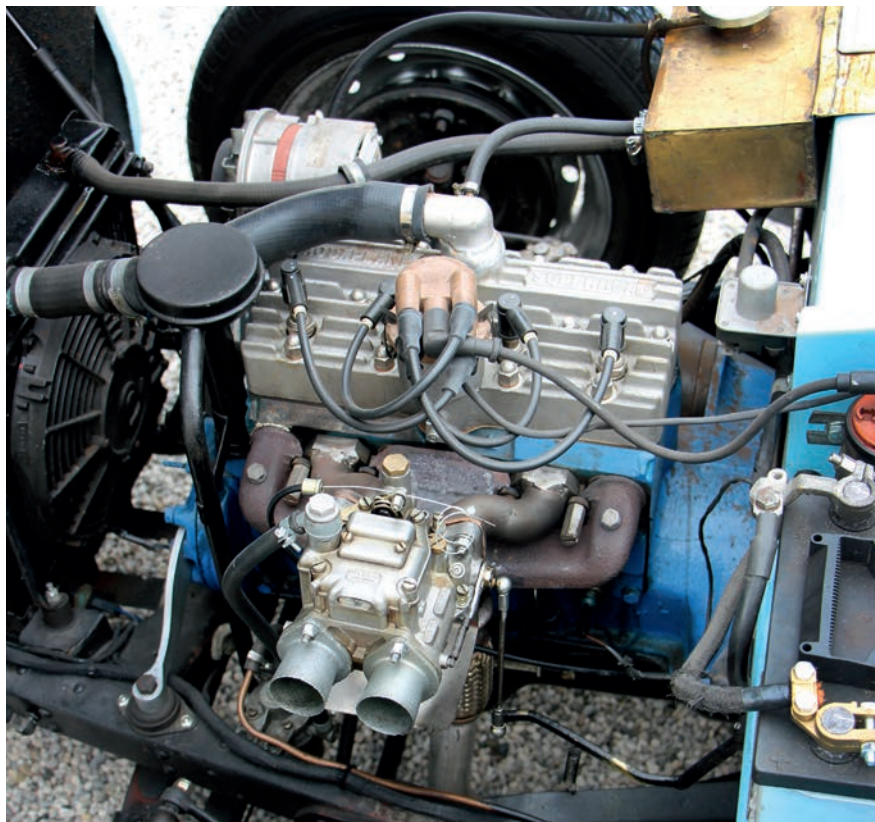
*Excellent history
Fully restored in 2014
An original roadster*



A l'instar de Ginetta, TVR et quelques autres, Ashley fait partie de ces petits constructeurs britanniques qui se sont fait connaître dans les années 50 en façonnant des carrosseries sportives en fibre de verre. Cette matière nouvelle pour l'époque présentait l'avantage de sa légèreté et de sa parfaite adaptation à de petits volumes de production. Ashley Laminates a été fondée par Keith Waddington et Peter Pallandine en 1955. Quatre modèles sortirent de leur atelier jusqu'en 1962. Le premier était un roadster dénommé 750 destiné à habiller des châssis Austin Seven d'avant-guerre équipés d'un moteur de 747 cm3. Vint

ensuite la Racer Sports, produite pendant quelques mois à partir de 1956, jusqu'au départ de Pallandine. Elle devint alors la Falcon Mark II. Conçue essentiellement pour un usage compétition, elle pouvait être accouplée à un châssis Elva. Née en 1958, la 1172 était disponible sur des bases Ford (Anglia, Popular, Prefect) et vendue sous forme de cabriolet avec hard top en option, puis ultérieurement sous la forme d'un coupé, deux et quatre places selon le châssis retenu. Ces voitures pouvaient recevoir le moteur Ford 1172 cm3, mais également celui de la MGA ou celui de la « A series » de la BMC. Notre exemplaire a bénéficié d'une res-

tauration totale il y a trois ans après avoir été acheté non roulante en 2010 par son actuel propriétaire. Grâce à un document en notre possession son précédent propriétaire l'aurait détenu depuis les années 50 ! La voiture est toujours équipée d'un moteur Ford Aquaplane Superhead 1172 cm3 et d'une boîte 3 vitesses Ford, tous deux conformes à l'origine. Elle présente un excellent état général et fonctionne parfaitement. Voiture rare et amusante à conduire, elle est une alternative crédible aux barquettes Elva, Lotus et Ginetta de la même époque tout en étant plus abordable.



Like Ginetta, TVR and others, Ashley was one of those small British manufacturers who made a name for themselves in the 1950s building sports car bodies in fibreglass. A new material at the time, it had the advantage of being light in weight and ideally suited to low-volume production. Ashley Laminates was founded by Keith Waddington and Peter Pallandine in 1955. Four models emerged from their workshops from then until 1962. The first, the 750, was a roadster body designed for pre-war Austin Seven chassis equipped with a 747cc engine. Next came the Racer Sports, produced for a few months from

1956 until Pallandine left the company. This then became the Falcon Mark II. Designed essentially for motorsport, it could be mated to an Elva chassis. The 1172, which arrived in 1958, was available based on various Ford models (Anglia, Popular and Prefect) and was sold as a convertible with an optional hardtop, and later as a coupé, with either two or four seats, depending on the chassis chosen. These cars could be fitted with the 1172cc Ford engine or the MGA or 'A-Series' engines produced by BMC. The car which we are offering for sale underwent a complete restora-

tion three years ago, after its current owner bought it in 2010 as a non-runner. According to the history file in our possession, one of the documents mentions that its previous keeper had owned it since the 1950s! The car still has its 1172cc Ford Aquaplane Superhead engine and a three-speed Ford gearbox, both matching the original specification. It is in excellent overall condition and drives perfectly. A rare car, which is fun to drive, it is a credible alternative to the sports racing cars produced by Elva, Lotus and Ginetta in the same period, and more affordable too.

16 // 1965 - LOTUS ELAN 26R / FIA

Carte Grise Française / French registration papers

N° de châssis : 264061 / Chassis number: 264061

Motorisation : quatre cylindres en ligne 1595 cm3 – 160 ch / Engine: 4-cylinder in-line – 1595cc – 160bhp

75 000 / 85 000 €

Très belle Elan préparée 26R

Voiture ayant fait l'objet de nombreux travaux récents avec factures à l'appui

Auto très compétitive en compétitions historiques

Very fine Elan prepared to 26R specification

Much recent work carried out, with supporting invoices

Highly competitive in historic motorsport events



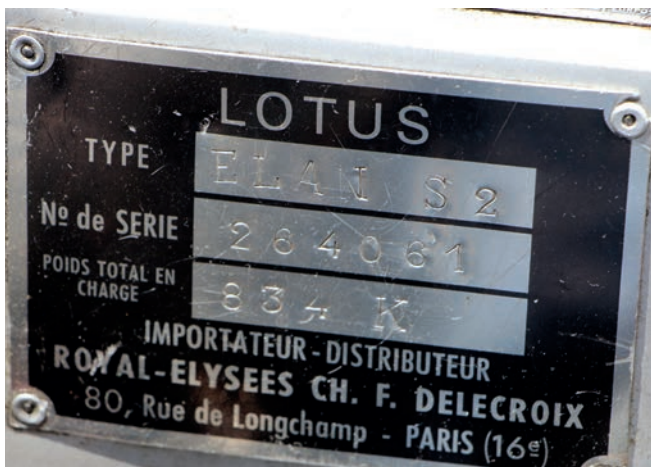
La Lotus que nous proposons à la vente est une splendide Lotus Elan 26R basée sur une version S2 mise en circulation en 1965. Détail intéressant, cette auto en conduite à gauche a été livrée neuve par les établissements Delecroix des Champs-Élysées. L'auto fut acquise par le propriétaire actuel en 2013. De couleur grise à bandes aux couleurs Lotus jaune et vertes, la peinture est de belle facture. Préparée chez Harper en Angleterre l'auto est conforme à l'annexe K du règlement technique FIA, et dispose

des accessoires obligatoires tel que l'arceau, baquets, harnais, système anti-incendie, réservoir d'essence spécifique... Bien entendu, elle est accompagnée d'un Passeport Technique Historique en règle lui permettant de participer à de nombreuses compétitions. Elle a d'ailleurs participé, entre autres, à l'Historic Tour de Dijon et au Tour de Corse Historique en 2015.

Un important dossier de factures accompagne la voiture, avec dans

les opérations les plus récentes, une réfection complète du moteur effectuée en 2016. Les systèmes de refroidissement, de freinage et d'échappement ont également été revus. Depuis l'achat par son propriétaire, l'auto est suivie par le spécialiste AS Classic Engineering à Marignat dans l'Ain qui a assuré son parfait fonctionnement jusqu'à ce jour. Inutile de rappeler les performances et l'agilité de cette voiture qui s'imposa au classement général à maintes reprises au Tour Auto face





à des voitures bien plus puissantes ! Prête à reprendre la piste, notre Lotus Elan 26R est une authentique voiture de course. Eligible aux plus belles épreuves du calendrier historique, elle sera livrée à son futur propriétaire avec deux jeux de jantes et pneus supplémentaires, l'ensemble de ses factures et documents techniques. Si son estimation ne reflète pas le niveau investi dans sa préparation, il ne fait aucun doute que ses performances devraient convaincre les amateurs désirant d'engager en compétition.



The Lotus which we are offering for sale is a splendid Lotus Elan 26R, based on an S2 model first registered in 1965. An interesting detail is that this left-hand drive car was delivered new by the Delecroix dealership on the Champs-Élysées. Finished in grey with the characteristic Lotus green and yellow stripes, the paintwork is of excellent quality. Prepared by Harper in England, the car conforms to the requirements of Appendix K of the FIA Technical Regulations and is fitted with the mandatory equipment such as a roll bar, bucket seats, harnesses, fire extinction system and fuel tank as specified. Naturally, it has a valid Historic Technical Passport authorising

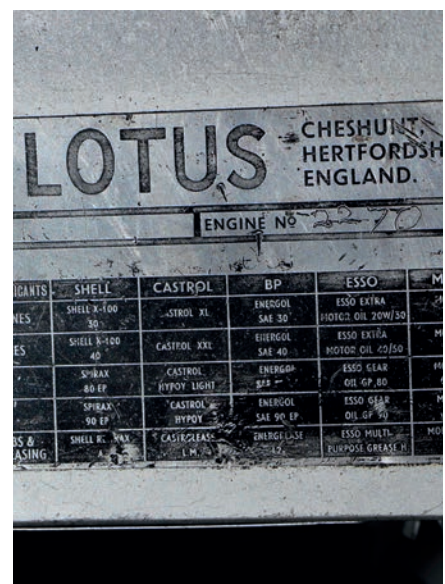
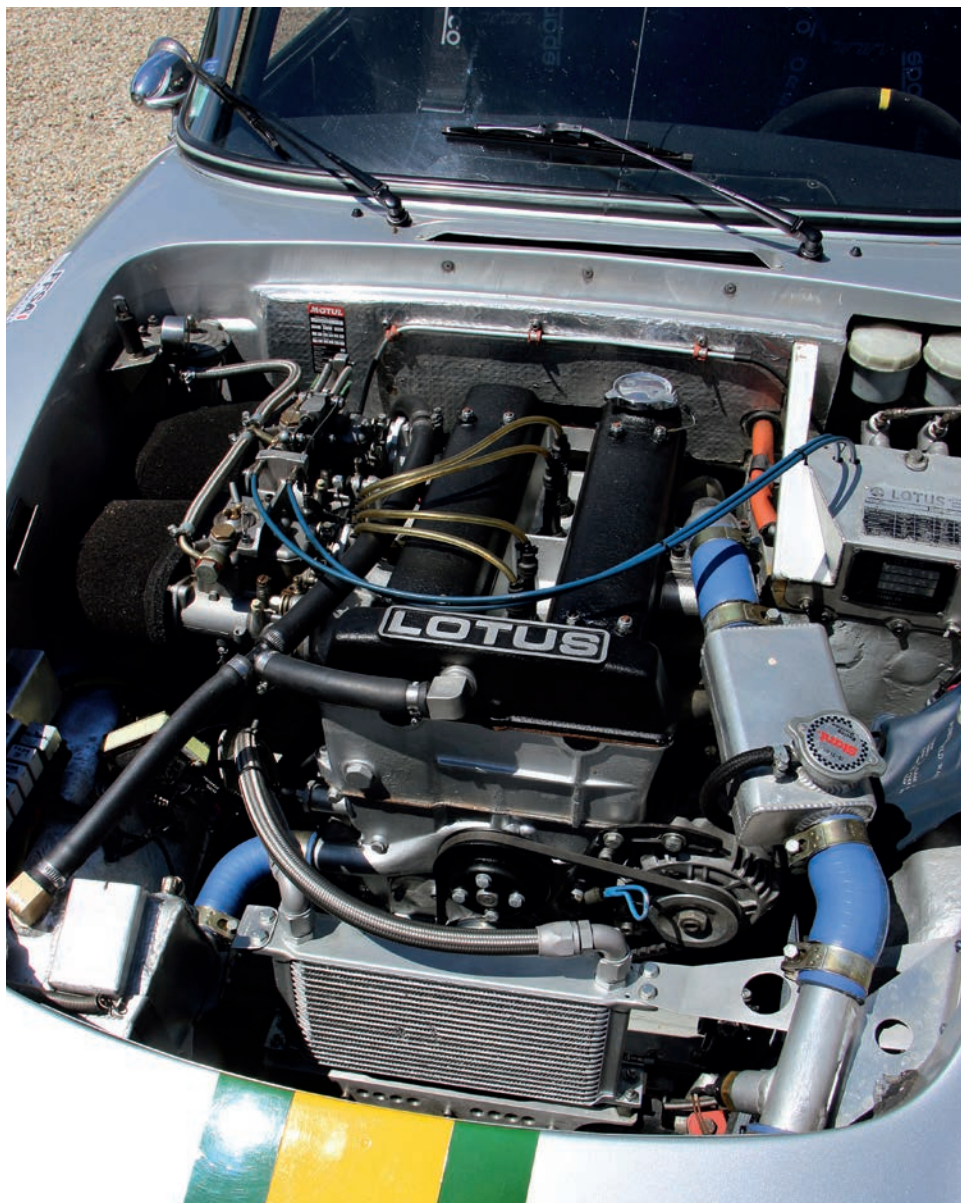




it to take part in many motorsport events. It did in fact compete in the Dijon Historic Tour and the Tour de Corse Historique in 2015.

The car comes with a substantial file of invoices, with the most recent work including a complete overhaul of the engine, carried out in 2016. The cooling system, brakes and exhaust system were also checked over. Since its current owner bought it, the car has been looked after by the specialist AS Classic Engineering at Marignat in the Ain 'département', which has ensured that it has continued to run perfectly until the present day. It goes without saying that this car's performance

and nimble handling have seen it claim overall victory in the Tour Auto on many occasions when faced with much more powerful rivals! Ready to take to the track once again, this Lotus Elan 26R is a true racing car. Eligible for the top events on the historic motorsport calendar, it will be delivered to its new owner with two additional sets of wheels and tyres and all its invoices and technical documentation. Although the price estimate does not reflect the level of work invested in its preparation, there can be no doubt that its performance will convince any enthusiasts wishing to enter it in competition.



AGUTTES

17 // 1936 - MG TA «Q TYPE»

Carte grise française / French registration papers
N° de châssis : TA/0448 / Chassis number : TA/0448
Moteur 1200 cm3 à compresseur / 1200cc supercharged engine

70 000 / 90 000 €

Carte grise française
Voiture personnelle de Steve Baker
Excellent état de présentation et de fonctionnement
Plaisir de conduite inimitable

*French registration papers
Steve Baker's personal car
In excellent condition and running order
A unique pleasure to drive*



Produites uniquement à des fins de compétition, seules huit «Q Type» auraient été construites par les ateliers MG d'Abingdon à la fin de l'année 1934. Basée sur le châssis utilisé par la MG K3, la Type Q bénéficiait du moteur 4 cylindres de la Type P doté d'un vilebrequin spécial permettant d'abaisser la cylindrée à 746 cm3 et d'un compresseur Zoller à haute pression permettant d'atteindre la puissance de 113 chevaux. Une version Sprint développant 146 chevaux fut également produite, ce qui, avec près de 200 chevaux/litre représentait la puissance moteur spécifique la plus élevée au monde à l'époque. Dans sa version monoplace, elle boucla un tour du circuit de vitesse de Brooklands à 196 km/h pilotée par George Harvey-Noble !

De l'autre côté de La Manche, un passionné de la marque, Steve Baker est devenu res-

taurateur et préparateur de MG, se faisant une belle réputation pour la qualité de ses réalisations. Avec une prédilection pour les séries TA, TB, TC et autres TD, figure cette TA de 1937 réhabilitée en Q Type. Conforme à ce que MG produisait comme voitures de course à cette époque, cette voiture en conduite à droite est équipée d'une boîte de vitesses Ford 5 rapports synchronisés et d'un moteur 1200 cm3 à compresseur ce qui confère au moteur une vivacité et des performances de hautes volées. Lors de notre essai, son fonctionnement nous a paru irréprochable et si les freins agissent avec la même efficacité qu'à l'époque, elle reste très facile à prendre en main. Son comportement est sain et joueur sans pour autant prendre le pilote en « traite » même à vitesse élevée.

Il est important de préciser que cette voiture

n'était autre que la voiture personnelle de Steve Baker. Il ne fait donc aucun doute qu'elle bénéficiera d'une conception bien particulière tant la qualité de réalisation est sans défaut. Au-delà du look, sa patine et la sonorité caractéristique du bloc moteur confèrent à l'ensemble une allure et un style inimitable. Rejoignant une belle collection d'avant-guerre en France fin 2010, elle sera ensuite vendue en novembre 2013 à son propriétaire actuel, pilote chevronné et collectionneur exigeant qui participa à plusieurs manifestations historiques à son volant. Il s'agit là d'un objet de plaisir idéal pour prendre part aux plus beaux rallyes historiques ou promenades au grand air sur des routes escarpées. A noter que cette MG TA « Q Type » est dotée d'une carte grise française et sera livrée avec ses ailes d'origine en excellent état.





Produced exclusively for competition, it is believed that only eight 'Q-Type' models were built in MG's workshops in Abingdon at the end of 1934. Based on the chassis used for the MG K3, the 'Q-Type' was fitted with the four-cylinder engine from the 'P-Type', with a special crankshaft which allowed the capacity to be reduced to 746cc, and a high-pressure Zoller supercharger enabling the engine to develop 113bhp. A Sprint version putting out 146bhp was also built: at nearly 200bhp per litre, this represented the highest specific output in the world at the time. Driven by George Harvey-Noble, a single-seat version lapped the race track at Brooklands at 122mph!

On the other side of the Channel, Steve Baker, an enthusiast for the make, has become a specialist in restoring and preparing MGs, establishing an excellent reputation for the quality of his

work. He has a predilection for the TA, TB, TC and TD models, among them this 1937 TA which has been rebuilt as a 'Q-Type'. True to the approach which MG took with its racing models at the time, this right-hand drive car is fitted with a five-speed Ford gearbox with synchromesh and a supercharged 1200cc engine, giving it a lively character and strong performance. During our test it performed impeccably, and even though the brakes work as (in) effectively as they did back in the day, the car remains easy to drive. Its handling is safe and playful, but never catches the driver off guard, even at high speed.

It is important to note that this model was Steve Baker's personal car. The faultless quality of its construction leaves no doubt as to the special care taken over its design. As well as its appearance, its patina and the typical

sound of its engine give the car a unique look and style. It became part of a fine collection of pre-war cars in France at the end of 2010, and was then sold in November 2013 to its current owner, a demanding collector and experienced driver who took part in several historic events with it. It is the ideal vehicle with which to enjoy the finest historic rallies or trips in the fresh air on mountain roads. It should be noted that this MG TA 'Q-Type' comes with French registration papers and that its original wings, which are in excellent condition, will also be supplied.



AGUTTES

18 // 1939 - GEORGES IRAT 11CV OLC3 CABRIOLET

Carte grise française / French registration papers

N° de châssis : 1610 / Chassis number: 1610

Moteur 4 cylindres de 1 911 cm³ / 4-cylinder engine – 1911cc

55 000 / 75 000 €

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

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



C'est en 1922 que Georges Irat se lance dans la construction d'une automobile portant son nom. Très rapidement, ses voitures sont considérées comme les meilleurs deux-litres des années vingt à la fois par leurs caractéristiques techniques, leurs performances et leur robustesse. Son succès auprès du public se vérifie également à l'épreuve de la compétition où les Georges Irat ne tardent pas à briller, notamment dès la première édition des 24 Heures du Mans en 1923... Petit à petit et malgré une situation financière toujours délicate, Georges Irat consacrera ses dernières ressources financières à une voiture radicalement différente de ses productions précédentes, un roadster léger à Traction avant ! Très basse, racée et présentant un magnifique dessin, cette traction avant à quatre roues indépendantes est équipée de la dernière version de l'insubmersible moteur culbuté Ruby. Encore une fois les critiques seront élogieuses sur-

tout avec la version la plus aboutie à savoir la 11CV OLC3. Equipée du moteur de la Citroën Traction, elle obtiendra enfin un moteur à la hauteur de ses grandes qualités routières et connaîtra un joli succès avant que la seconde guerre mondiale ne vienne y mettre un terme.

Estampillé 1939, ce rare cabriolet 11 CV OLC 3 est l'un des tout derniers fabriqués avant la seconde guerre mondiale. Bien connu du Club, elle est dans les mains de son propriétaire actuel depuis 2007. Intégralement restaurée en 2003 par son précédent propriétaire dans les établissements de Roger Blai dans l'Orne, la voiture porte une élégante patine seyant à merveille avec l'allure de ses carrosseries d'avant-guerre. Spacieux et confortable, l'habitacle est tout aussi beau. En son centre le tableau de bord reprend tous les compteurs utiles à la conduite avec une sellerie et des boi-

series en bel état. Petit détail ayant son importance, le maniement de la capote est déconcertant de facilité pour une auto de l'époque. Respectant scrupuleusement l'authenticité de la voiture aucune amélioration n'a été portée au moteur ou à d'autres éléments annexes à la mécanique. Pour autant les performances de l'auto sont bien supérieures à certaines productions des années 50 ! Régulièrement utilisée et entretenue, les freins et la boîte de vitesses ont été refaits en juillet 2013. Il ne fait aucun doute que la beauté de ses lignes et son utilisation tiennent largement la comparaison avec beaucoup de 6 cylindres type Delage ou Delahaye. En plus d'être rare, fiable, confortable et performante, cette voiture ravira totalement son prochain propriétaire qui prendra beaucoup de plaisir derrière son volant.



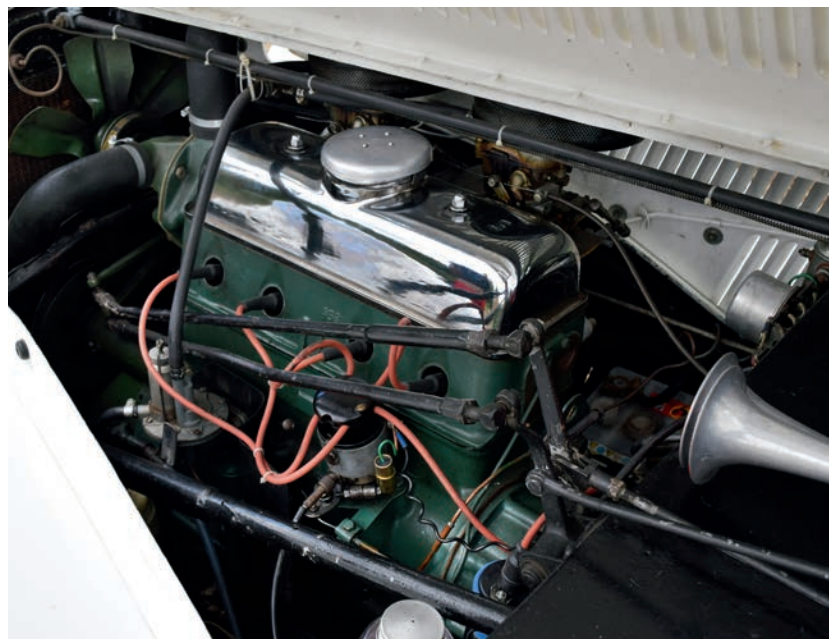


It was in 1922 that Georges Irat built the first car bearing his name. Very quickly, his cars came to be considered the best two-litre models of the 1920s on account of their technical specifications, performance and strong construction. His success with the public was confirmed in competition, where his cars soon excelled, not least in the first edition of the Le Mans 24 Hours race in 1923 ... Little by little, and despite a financial situation which was always difficult, Georges Irat devoted his remaining resources to a car which was radically different from his previous models, a lightweight front-wheel drive roadster! Very low-slung, with racy lines and a magnificent design, this FWD roadster with all-round independent suspension was equipped with the latest version of the durable Ruby pushrod engine. Once again, it received excellent reviews, especially

in its most fully developed 11CV OLC3 version. Fitted with the engine from the Citroën Traction Avant, it at last had an engine to match its excellent ride and handling and enjoyed considerable success until the Second World War brought its career to an end.

Dating from 1939, this rare 11CV OLC3 cabriolet is one of the very last built before the Second World War. Well known to the club, it has been in its current ownership since 2007. Completely restored in 2003 by its previous owner in the workshops of Roger Blai in the Orne 'département', the car now has an elegant patina well-suited to its prewar bodywork. Roomy and comfortable, the interior is just as attractive. In the centre, its dashboard includes all the instruments which are helpful when driving, while the upholstery and wood trim are in good condition. One

important detail is that the hood is disconcertingly easy to operate for a car from this era. With a scrupulous respect for originality, no modifications have been made to the engine or any other mechanical components. For all that, the 11CV's performance is far superior to that of many cars from the 1950s! Regularly used and maintained, the brakes and gearbox were overhauled in July 2013. There can be no doubt that it is as attractively styled and good to drive as many six-cylinder models from the likes of Delage or Delahaye. As well as being rare, comfortable, reliable and offering good performance, this car will delight its new owner, who will greatly enjoy their time at its wheel.



AGUTTES

19 // 1933 - DELAGE D6-11 CABRIOLET MYLORD CARROSSERIE LETOURNEUR & MARCHAND

Carte grise française / French title

N° de châssis : 38065 / Chassis number : 38065

N° de moteur : 1311 / Engine number: 1311

100 000 / 150 000 €

Rare et belle carrosserie Mylord
par Letourneur et Marchand
Complète avec toutes ses pièces
d'origine restaurées
Répertoriée au sein du Club Les Amis
de Delage

*Rare and beautiful Mylord bodywork by
Letourneur & Marchand
Complete with all its restored original parts
Documented within the club 'Les Amis de
Delage'*



Lorsque la D6-11 arrive sur le marché au Salon de Paris de 1932, elle porte en elle tous les espoirs de la direction de Delage. C'est une voiture à roues avant indépendantes dotée d'un six cylindres de deux litres de cylindrée. Sa ligne très réussie se montre élégante et sportive à la fois grâce à son long capot, son pare-brise bas, son pavillon ramassé... Elle donne l'impression d'une automobile de grosse cylindrée. Or sous le capot se dissimule un six-cylindres 2 litres de cylindrée. Ce moteur est équipé d'une distribution culbutée à soupapes en tête et la voiture dispose de roues avant indépendantes. Elle répond donc à la

réputation de la marque qui combine à la fois raffinement technique et un certain image du luxe à la française. Proposée à un prix très attractif et malgré ses atouts technologiques, elle arrivera cependant trop tard pour sauver la marque de la faillite. L'heure de la voiture d'apparat touchait doucement à sa fin. Et la grave crise financière qui avait frappé les Etats-Unis en 1929 était alors à son apogée en France. Domage, car face à ses concurrentes, elle était d'une incroyable modernité. Sa carrosserie d'un rare chic lui permettait de briller dans les concours d'élégance sans même passer par les ateliers des

grands couturiers van Vooren, Letourneur et Marchand, Chapron ou Figoni... Le modèle que nous présentons est une rare Delage D6-11 Cabriolet Milord de 1933, dessinée par Letourneur et Marchand. Ce carrossier français, déjà en activité dans la première décennie du siècle commença à se distinguer au début des années 30 par ses réalisations parfaitement proportionnées et élancées. Installé à Neuilly-sur-Seine il se fera rapidement remarquer et habillera des châssis Duesenberg, Hispano-Suiza, Minerva et Rolls-Royce pour les grands de ce monde. Au-delà de l'élégance de son dessin, ce cabriolet





Milord en conduite à gauche offre la possibilité de rouler de trois manières selon la position de sa capote. Fermée ou entièrement décapotée ou encore repliée au-dessus du chauffeur, elle laisse les passagers arrière à l'abri du grand air dans un coffre digne des voitures les plus prestigieuses de l'époque. Sain et complet à l'origine, elle fut restaurée intégralement depuis le châssis dans les années 2000 par son précédent propriétaire. Souhaitant l'utiliser régulièrement en famille, la voiture sera alors équipée d'un moteur Opel 2l de 115 cv équipé d'une boîte 5 vitesses et les freins d'origine remplacés par des freins neufs d'origine Mercedes. Bien entendu, l'ensemble des pièces

d'origine ont été conservées et la transformation est évidemment réversible, sachant que le moteur Delage d'origine et la boîte de vitesses ont été refaits. Répertoriés dans un épais dossier, les travaux, les manuels d'utilisation et le stock de pièces sont consultables afin de remettre cette belle voiture dans sa configuration d'origine. Dans les mains de son propriétaire actuel depuis 2012, la voiture a pris part à de nombreux rallyes du Club Les Amis de Delage et fut exposées à maintes reprises lors de manifestations historiques. Son propriétaire nous confiant même « amusé » qu'il était le seul à pouvoir se rendre sur les départs des rallyes depuis son fief dans le sud-est de la France par la route.

En parfait état de fonctionnement, complète avec ses accessoires intérieurs et incroyablement belle, cette Delage offrira la possibilité à son nouvel acquéreur de la remettre dans sa configuration d'origine facilement ou de profiter du charme d'une voiture d'avant-guerre tout en bénéficiant de la quiétude qu'apporte la sécurité d'une voiture moderne...



When the D6-11 went on sale at the Paris Motor Show in 1932, it carried with it all the hopes of Delage's management. The car had independent front suspension and was fitted with a two-litre six-cylinder engine. Its styling was a successful blend of elegance and sportiness, thanks to its long bonnet and its low windscreen and roofline. It gave the impression of being a large-engined car, and yet the bonnet concealed a two-litre six-cylinder engine. The engine was a pushrod unit with overhead valves, and the car had independent front suspension. It therefore lived up to the reputation of the





marque, by combining technical refinement and a certain image of luxury à la française. Despite its technological strengths and being sold at a very attractive price, it came too late to save the manufacturer from bankruptcy. The era of such grand automobiles was gradually drawing to a close. And the severe financial crisis which had struck the United States in 1929 was now at its height in France. It was a great shame, since it was amazingly modern when compared with its competitors. Its unusually stylish bodywork ensured that it would stand out in concours d'élégance even without passing through the body

shops of the great coachbuilders like Vanvooren, Letourneur & Marchand, Chapron or Figoni.

The model which we are offering for sale is a rare Delage D6-11 Cabriolet Mylord from 1933, with bodywork by Letourneur & Marchand. This French coachbuilder, which was already in business during the first decade of the century, began to stand out at the start of the 1930s thanks to its slender, perfectly proportioned creations. Based in Neuilly-sur-Seine, the company soon got itself noticed and built bodies on chassis from Duesenberg, His-

pano-Suiza, Minerva and Rolls-Royce for the great and the good. As well as being elegantly styled, this left-hand drive Mylord convertible may be driven with its hood in one of three different positions: completely closed, fully open or just rolled back above the driver, leaving the passengers sheltered from the wind in a rear compartment worthy of the most prestigious cars of the time. A solid, complete car to begin with, it was fully restored from the chassis up in the 2000s by its previous owner. As he wished to use the car regularly with his family, it was fitted at this time with a 2-litre, 115bhp Opel engine and a



five-speed gearbox, while the original brakes were replaced by new ones from a Mercedes.

Naturally, all the original parts have been kept and the conversion can be reversed, in the knowledge that the original Delage engine and gearbox have been rebuilt. Recorded in an extensive file, the work carried out, owner's manuals and parts stocklist may be consulted with a view to restoring this car to its original specification. In its current ownership since 2012, the car has taken part in many rallies organised by the club 'Les Amis de Delage' and has

been displayed on numerous occasions at classic car events. Its owner told us with some amusement that he was the only person able to drive to the starting point of these rallies from his home in south-east France. In perfect mechanical condition, complete with all its interior fittings and incredibly beautiful, this Delage will give its new owner the chance to restore it easily to its original specification, or to enjoy all the charm of a pre-war car with the peace of mind and reliability of a modern vehicle ...

20 // 1954 - JAGUAR XK 120 CABRIOLET

Carte grise française / French registration papers

N° de châssis : 677659 / Chassis number: 677659

Moteur : 6 cylindre en ligne – 3442 cc - 160ch. / Engine: 6-cylinder in-line – 3442cc – 160bhp

65 000 / 85 000 €

Dessin mythique

Mécanique performante et robuste

Restauration ancienne très complète

Legendary styling

Good performance from a strong engine

Comprehensive older restoration



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

d'une Alfa 6C) lui permit un succès commercial principalement aux Etats Unis qui fut son premier marché.

Le modèle que nous vous présentons arbore une carrosserie en très bel état général. La peinture rouge de belle facture affirme le caractère sportif de notre exemplaire, sa sellerie en cuir beige est également très élégante, à l'instar de ses garnitures et de ses moquettes. Sa planche de bord en placage de noyer conforme à l'origine est équipée de son instrumentation Smith complète. Cette Jaguar dispose de son volant d'origine, ainsi que d'une capote doublée neuve de couleur beige de grande qualité et de son couvre-capote. A l'utilisation, ce cabriolet révèle un comportement équilibré et nous a donné lors de son essai grande satisfaction. Le moteur est

puissant et la trajectoire précise pour ce type de voiture de sport. Ayant bénéficié d'une importante restauration de 2004 à 2006, notre modèle qui est toujours équipé de son moteur d'origine équipé de 3 carburateurs Weber, a bénéficié de tous les soins de son propriétaire actuel aussi amoureux de la marque qu'exigeant.

Produit de 1948 à 1954 à 12 000 exemplaires, ce cabriolet haut de gamme bénéficie d'une des plus élégantes carrosseries de l'époque. Sa ligne aérodynamique n'est pas sans rappeler celle de la Bugatti 57 SC ou celle du carrossier Pourtout tant les traits sont fluides et parfaits. Il s'agit d'une occasion unique de devenir le propriétaire de l'un des cabriolets anglais les plus réussis.



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

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

passionate about the marque – has continued to lavish care on the car, which is still equipped with its three Weber carburettors. With 12,000 cars built from 1948 to 1954, this exclusive convertible has one of the most elegant bodies of its time. Its aerodynamic styling recalls that of the Bugatti 57 SC or the designs of the coachbuilder Pourtout, so flowing and perfectly drawn are its lines. This is a unique opportunity to become the owner of one of the most accomplished English convertibles.

AGUTTES

COLLECTION

LAMBORGHINI P250S

LAMBORGHINI P250





AGUTTES

21 // 1973 - LAMBORGHINI URRACO P250 S

Titre de circulation suisse – dédouanée en Belgique / Swiss registration papers – cleared through customs in Belgium

N° de châssis : 15 440 / Chassis number: 15440

N° de moteur : 15 440 / Engine number: 15440

V8 de 2 462 cm3 développant 217 chevaux à 7500 tr/mn. / Engine: V8 – 2462cc – developing 217bhp at 7500rpm

65 000 / 85 000 €

Rare version P250 S

Voiture complète et roulante

Coup de crayon signé Gandini

Rare P250 S version

Complete and in running order

Styled by Gandini



Livrée neuve le 15 octobre 1973 en suisse à la concession Willemin, cette Lamborghini Urraco P250 S porte le numéro de châssis 15440. Il s'agit donc du 212^{ème} exemplaire construit sur une production totale de 336. Equipée de sièges en cuir, de vitres électriques, de l'air conditionné, d'une peinture métallisée, la P250 S était plus luxueuse que le modèle standard mais aussi plus performante avec le montage de carburateurs Weber 40 DCNF plus gros.

Notre exemplaire porte encore sa teinte d'origine Rosso Granada qui se

marie à merveille avec son intérieur en cuir en cuir havane (Senape). Saine, la carrosserie a vraisemblablement été refaite il y a une dizaine d'année. L'habitacle quant à lui est celui d'origine. Le cuir des sièges est en bon état, seul le siège conducteur montre des signes d'usure. Salissant le veau velours du tableau de bord devra être nettoyé voir changé. D'autre part, une installation radio mériterait d'être retirée et les moquette changées. Démarrant parfaitement le jour de notre essai et tournant tout à fait correctement, nous recommandons une révision générale avant de parcourir

de longue distance à son volant. Disposant d'un titre de circulation suisse, la voiture a été dédouanée en Belgique en 2015.

Rare, complète et dotée d'une combinaison de couleur superbe, cette P250 S est une très belle opportunité.



AGUTTES



Delivered new on 15 October 1973 to the Willemin dealership in Switzerland, this Lamborghini Urraco P250 S is chassis number 15440, making it the 212th of 336 cars built. With equipment including leather seats, electric windows, air conditioning and metallic paint, the P250 S was more luxurious than the standard version, and faster too, thanks to the fitting of bigger Weber 40 DCNF carburettors.

The model we are offering for sale still has its original Rosso Granada paintwork, which goes perfectly with its Havana (Senape) leather interior.

In sound condition, its bodywork was probably restored about ten years ago, while the interior is original. The leather upholstery is in good condition, only the driver's seat showing signs of wear. The suede dashboard cover picks up the dirt easily and should be cleaned or replaced outright. It would also be worth removing the radio installation and replacing the carpets. The car started perfectly on the day of our test and ran absolutely fine, but we would recommend carrying out a thorough service before undertaking a long journey with it. The car has Swiss registration papers and

was cleared through customs in Belgium in 2015.

Rare, complete and in a superb colour combination, this P250 S represents an excellent opportunity.



AGUTTES

22 // 1973 - LAMBORGHINI URRACO P250

Titre de circulation allemand - dédouanée en Belgique / German registration papers - cleared through customs in Belgium

N° de châssis : 15232 / Chassis number: 15232

N° de moteur : 15232 / Engine number: 15232

V8 de 2 462 3 développant 217 chevaux à 7500 tr/mn./ Engine: V8 – 2462cc – developing 217bhp at 7500rpm

65 000 / 85 000 €

Superbe dessin de Gandini

Complète, très beau projet de restauration

Estimation attractive !

Superb design by Gandini

Complete, excellent restoration project

Attractive price estimate



Fort du succès de ses modèles Miura et Espada lancés au milieu des années 60, Ferruccio Lamborghini travaille sur un nouveau modèle plus abordable destiné à concurrencer la Porsche 911 et la Ferrari Dino 246. Cette nouvelle Lamborghini sera baptisée Urraco et son dessin confié au styliste de Bertone, Marcello Gandini. Présentée au salon de Turin à l'automne 1970, la «petite» Lamborghini recueille aussitôt un grand nombre de pré-commandes. Cependant, d'importants problèmes techniques et financiers contraignent le Cavaliere à vendre 51% des parts de son activité automobile à l'industriel suisse Georges-Henri Rossetti, et à repousser la commercialisation

de sa nouveauté à 1973 (en plein choc pétrolier).

Le modèle qui nous concerne est une P250, premier modèle de la série, produite pour le marché européen en 15 juin 1973. Elle fut livrée la même année à certain Monsieur Graig avec une très élégante robe Bianco qu'elle arbore toujours aujourd'hui. Selon sa fiche usine, on constate qu'elle avait été commandée avec la climatisation, option dont elle dispose toujours. Si le dessin de cette berlinette a toujours autant de finesse et d'allure, sa carrosserie laisse apparaître de la corrosion sur la jupe arrière et les bas de caisse qu'il faudra traiter.

En bon état, l'habitacle ne nécessitera qu'un nettoyage. Le jour de notre essai, la voiture a démarré sans sourciller, son V8 tournant parfaitement rond et sa boîte se manipulant facilement. Cela étant il ne fait aucun doute qu'il faudra procéder à une révision générale de sa partie mécanique et des trains roulant avant de se lancer sur la route. Complète (très important compte tenu du prix et de la difficulté de trouver des pièces) et dans un état sain compte tenu de son immobilisation, cette P250 est la 110ème produite sur un total de 520 exemplaires. Elle représente donc une superbe opportunité d'acquérir une auto rare dont la cote ne cesse de grimper.



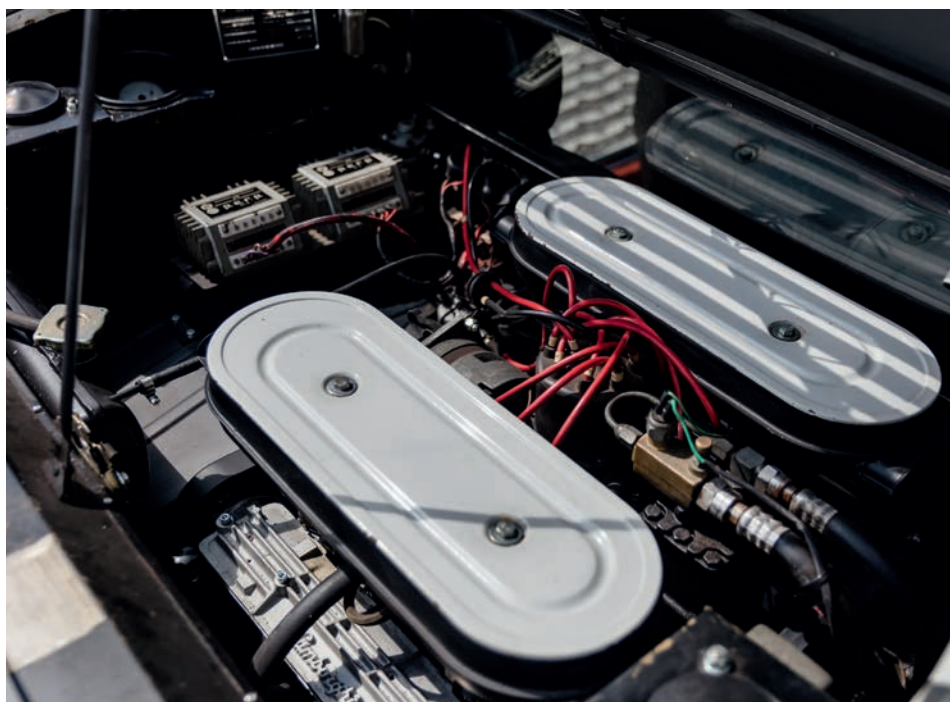
AGUTTES



Following the success of the Muira and Espada models launched in the mid-1960s, Ferruccio Lamborghini set to work on a new and more affordable model intended to compete with the Porsche 911 and Ferrari Dino 246. The new Lamborghini was given the name 'Urraco' and its styling entrusted to Bertone's designer, Marcello Gandini. Shown at the Turin Motor Show in 1970, the 'small' Lamborghini attracted a large number of advance orders. Significant technical and financial problems, however, forced 'Il Cavaliere' to sell 51% of his automotive business to the Swiss industrialist Georges-Henri Rossetti and to delay the introduction of his new model until 1973 (in the middle of the oil crisis).

The model which concerns us today is a P250, the first model in the series, built for the European market on 15 June 1973. It was delivered that same year to a Mr Graig, finished in the same elegant Bianco paintwork which it sports today. According to the factory datasheet, it was ordered with air conditioning, an option still fitted to the car. While the design of this sports coupé remains as good-looking and elegant as ever, its body is starting to show signs of corrosion on the sills and rear apron which should be dealt with. The interior is in good condition and needs only a thorough clean. On the day of our test, the car started without hesitation, its V8 turning over smoothly and the gearbox proving easy to use.

That said, a thorough service of its suspension and mechanical components should be carried out before the car is driven again. Complete (an important consideration given the price and difficulty of obtaining replacement parts), and in sound condition bearing in mind that it has been off the road, this P250 is the 110th of 520 cars built. It therefore represents a superb opportunity to acquire a rare car which is steadily increasing in value.



AGUTTES

23 // 1969 - MASERATI MISTRAL 4000

Carte grise française / French registration papers

N° de châssis : AM109A1772 / Chassis number: AM109A1772

N° de moteur : AM109A1772 / Engine number: AM109A1772

Moteur 6 cylindres de 4 litres injection développant 265 chevaux / Engine: 6-cylinder with fuel injection - 4-litres - developing 265bhp

170 000 / 210 000 €

Historique limpide

Restauration de haut niveau

Superbe présentation

Dernière Maserati Six-cylindres classique

Chef d'œuvre signé Frua

Clear history

High-level restoration

Superb appearance

The last classic six-cylinder Maserati

A masterpiece of design by Frua



Elle fut la première Maserati à porter le nom d'un vent, de surcroît français. Présentée au salon de Turin 1963, elle avait reçu comme première dénomination 3500 GT 2 Posti qu'elle conserva durant sa première année d'existence. C'est l'importateur français de l'époque, John Simone, qui le suggéra aux responsables du constructeur au Trident. Ainsi la Mistral sera la première d'une longue lignée de modèles baptisés par les vents des quatre coins du monde. Disponible en version coupé et spyder, les deux carrosseries sont réalisées par Pietro Frua et révèlent

des formes hors du commun avec sa calandre sous le pare-chocs et, sur le coupé, une lunette arrière galbée et enveloppante faisant office de hayon, formule originale et pratique pour l'époque. Résolument moderne, la Mistral laisse de côté le châssis tubulaire de la 3500 GT et opte pour une solution éprouvée en course sur les Birdcage, fait de tubes de section carrée. La Mistral sera la dernière Maserati à recevoir le célèbre moteur à 6 cylindres en ligne à double arbres avec double allumage dérivé de celui de la Maserati 250F, la Formule 1 championne du monde 1957 avec

Juan Manuel Fangio. Ce moteur, mis au point par l'ingénieur Giulio Alfieri, dispose de chambres de combustion hémisphériques et bénéficie d'une injection indirecte, une véritable première dans le monde des voitures sportives italiennes de l'époque. Sa production fut arrêtée en 1970 avec un total de 828 coupés et seulement 125 cabriolets.

Immatriculée le 10 octobre 1969 à Paris, notre Mistral fut la dernière vendue neuve par l'importateur Thepenier. D'abord propriété d'un Préfet, la voiture fut ensuite vendue à son





second propriétaire, bien connu des collectionneurs et clubs de belles GT italiennes. Ce dernier la conserva pendant de nombreuses années mais ne roulera pas, restant immobilisée pendant de nombreuses années avant de trouver grâce aux yeux d'un de ses amis en 1996. L'objectif de son troisième et actuel propriétaire est de lui redonner son lustre d'antan. En collectionneur exigeant, l'auto est intégralement démontée et la carrosserie refaite avec le même soin que les nombreuses Ferrari peuplant son

garage. Du châssis à la sellerie, tout est refait avec goût sans rien laisser au hasard. Moteur, boîte de vitesse, pont sont intégralement refaits et l'injection est révisée chez l'un des meilleurs spécialistes de la marque, Bill McGrath LTD en Angleterre. Les trains roulants, les freins, le faisceau électrique, l'habitacle, les chromes, l'ensemble des joints parcourant les ouvrants... tout est intégralement refait sans limite de coûts. Plus de 20 ans après, le niveau de la restauration est tel que rien n'a bougé ! Consul-

table dans un épais album photos retraçant la vie de la voiture de son achat jusqu'à sa restauration, chaque étape des travaux a été répertoriée. La voiture affiche désormais 88 854 km au compteur, et il ne fait aucun doute qu'il s'agit de son kilométrage d'origine. Superbe et dotée d'une histoire singulière, cette Maserati Mistral 4.0l représente l'occasion d'acquérir l'une des plus belles Maserati classiques à moteur six-cylindre.



It was the first Maserati to bear the name of a wind, and a French wind to boot. Introduced at the Turin Motor Show in 1963, it was initially christened the 3500 GT 2 Posti (two-seater), a name which it kept for its first year. It was the French importer at the time, John Simone, who suggested the name 'Mistral' to the manufacturer's directors. The Mistral thus became the first in a long succession of models named after winds from across the world. Available in coupé and spyder form, both bodies were designed by Pietro Frua and were unusually styled, with the radiator grille below the front bumper and, on the coupé, a wraparound rear screen which served as a tailgate, a novel and



AGUTTES





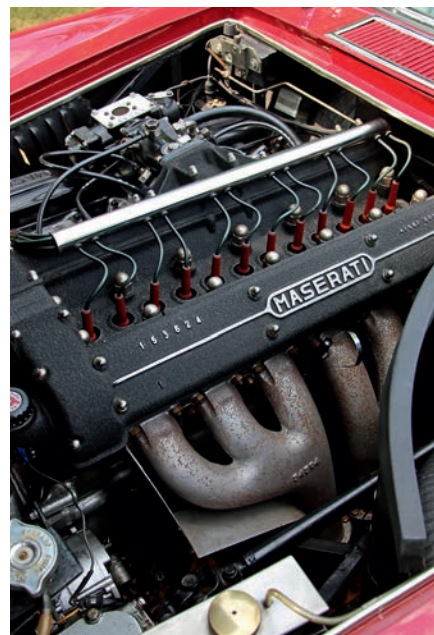


practical concept for its time. Resolutely modern, the Mistral abandoned the tubular chassis of the 3500 GT and opted for a solution which had been proven in motorsport on the 'Birdcage' models, made up of square-section steel tubes. The Mistral was the last Maserati to be fitted with the famous twin-spark, double overhead cam straight-six engine, a development of the engine fitted to the Maserati 250F, the car with which Juan Manuel Fangio won the Formula 1 World Champion-

ship in 1957. This engine, developed by the engineer Giulio Alfieri, featured hemispherical combustion chambers and indirect fuel injection, a first for Italian sports cars of the day. Production came to an end in 1970, after 828 coupés and just 125 convertibles had been built.

First registered in Paris on 10 October 1969, the Mistral we are offering for sale was the last to be sold new by the importer Thépenier. First owned

by a French prefect, the car was then sold to its second owner, who was well known among enthusiasts for fine Italian GTs. He kept the car for many years but didn't drive it, keeping it laid up until it found redemption with one of his friends in 1996. A demanding collector, he stripped the car down completely and had its bodywork restored with the same care he lavished on the many Ferraris filling his garage. From its chassis to its upholstery, everything was tastefully restored, leaving nothing



to chance. The engine, gearbox and rear axle were completely rebuilt and the fuel injection system overhauled by one of the leading Maserati specialists, Bill McGrath, in England. The suspension, brakes, wiring loom, interior, chromework, all the door and window seals ... everything was restored with no expense spared. More than 20 years later, the standard of restoration was such that nothing has changed! Each stage in the work was documented and can be examined in a large photo album

which retraces the car's history from its purchase through to its restoration. The car is now showing 88,854km (55,211 miles), and there can be no doubt that this is its original mileage. Beautiful to look at, and with a remarkable history, this Maserati Mistral 4000 presents an opportunity to acquire one of the finest classic six-cylinder Maseratis.

24 // 1963 - FERRARI 250 GTE SÉRIE III

Carte grise française / French registration

N° de châssis : 4501 / Chassis number: 4501

N° de moteur : 4501 / Engine number: 4501

Moteur V12 de 2953 cm3 développant 240 chevaux à 7000 tr/mn / Engine: V12 – 2953cc – developing 240bhp at 7000rpm

340 000 / 420 000 €

Désirable série III, de teinte «Blu Scuro»

Exemplaire parfaitement entretenue

Numéros concordants

(«matching numbers»)

Première Ferrari GT 2+2

Sought-after Series III model,

finished in 'Blu Scuro'

Impeccably maintained

Matching numbers

The first 2+2 GT Ferrari



Présentée au Salon de Paris en octobre 1960, la 250 GTE comble un vide dans la gamme Ferrari. A l'instar de Maserati avec sa 3500 GT, Ferrari réalise l'intérêt de produire une GT à vocation familiale qui lui attirera non seulement une nouvelle clientèle, mais lui permettra également de financer ses programmes en compétition. Réalisé par Sergio Pininfarina (et non par son père Battista) qui marque ainsi son influence grandissante au sein de l'entreprise, son dessin préserve l'allure d'une GT et se révèle une merveille d'équilibre. Comme à son habitude à cette

époque, la Carrozzeria Scagliatti réalise la carrosserie et l'assemblage de la GTE. Animée par la dernière évolution du V12 Colombo de 2953 cc dont la culasse est reprise de la 250 Testa Rossa, son moteur développe 240 chevaux et permet à la GTE d'abattre le 0 à 100 km/h en un peu plus de sept secondes. La vitesse de pointe était d'environ 240 km/h, et pour l'anecdote, le pilote d'essai Phil Hill accompagné de deux passagers, était parvenu à atteindre les 160 km/h départ arrêté puis de stopper la voiture en 25 secondes ! Une performance extraordinaire pour une voi-

ture de tourisme presque entièrement chargée. Si les performances sont au rendez-vous, l'habitacle est plus généreux et son aménagement intérieur est luxueux et confortable. La 250 GTE a connu trois séries successives, dont les changements résident principalement dans la disposition des éclairages avant et arrière, jusqu'à l'arrêt de la production en 1963, et, au terme de seulement 950 voitures vendues. Elle est un modèle clef dans l'histoire de Maranello tant elle participa à l'essor du constructeur italien. De son succès, naîtra une longue lignée de Ferrari 2+2.





La Ferrari 250 GTE Série III que nous présentons porte une patine inimitable. 4501 fut livrée à Monchoisy en Suisse en 1963 avant d'être importée en France par la Franco Britannic. C'est à Paris qu'elle reçoit sa première immatriculation pour le compte d'un dirigeant d'une grande société française de cosmétique. L'utilisant pour ses déplacements professionnels, la voiture est remplacée et vendue 5 ans plus tard à son second propriétaire qui la conservera jusqu'en 1974. C'est ce dernier qui l'utilisera jusqu'en 1981, n'hésitant pas à changer le volant et à retirer les pare-chocs pour participer à plusieurs rallyes et sorties clubs. Il finira par s'en séparer lors d'une vente aux enchères organisée avenue de la Grande Armée

à Paris. En 1983, son avant dernier propriétaire s'en porte acquéreur et la conservera jusqu'en 2015 ! Au cours de ces 32 années, la voiture sera régulièrement entretenue comme en atteste son épais dossier de factures. On constate que la voiture est alors restaurée progressivement. D'abord repeinte dans sa teinte d'origine, son habitacle est ensuite intégralement refait. En 2010, tous les éléments mécaniques sont restaurés chez le spécialiste Autotechnica avant que l'Atelier Arès, spécialisé dans la restauration de voitures de collection et dont la réputation n'est plus à faire en reprenne la direction. L'ensemble des trains roulants, les freins et le pont arrière, le faisceau électrique et le moteur sont intégralement revus.

Au final, 4501 se présente dans un état mécanique irréprochable tout en ayant conservé le plus grand nombre de ses composants d'origine. Sublime dans sa teinte Blu Scuro d'origine avec son cuir Rosso Pelle, il se dégage de 4501 un charme inimitable. Depuis quelques années, l'intérêt des passionnés s'est tourné vers les 250 GTE, et de nombreux collectionneurs ont commencé à en apprécier le confort, le style et la facilité d'utilisation qui ont fait son succès au début des années 1960. Nombre de 250 GTE ont connu une vie difficile, il devient donc extrêmement rare d'en trouver un exemplaire aussi original et parfaitement entretenu.

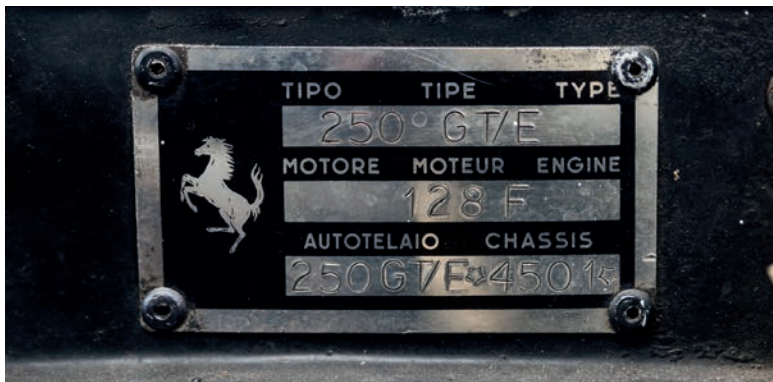


Presented at the Paris Motor Show in October 1960, the 250 GTE filled a gap in Ferrari's range. As Maserati had done with its 3500 GT, Ferrari realised the interest of producing a GT able to carry a family, which would not only attract new customers, but would help finance its involvement in competition. Styled by Sergio Pininfarina, rather than his father Battista – a sign of the son's growing influence in the business – its design kept the good looks of a GT and proved beautifully balanced. As was customary at the time, the Carrozzeria Scaglietti built the bodies and assembled the GTE. Powered by the latest version of the 2953cc Colombo V12, with the cylinder head carried over from









the 250 Testa Rossa, its engine developed 240bhp and enabled the GTE to get from 0 to 62mph in just over seven seconds. The top speed was close to 150mph, and as a side note, the test driver Phil Hill, accompanied by two passengers, succeeded in reaching 100mph from a standing start and then stopping the car in 25 seconds flat! An extraordinary achievement for a touring car which was almost fully loaded. It certainly had the performance, but its interior was roomier, luxuriously finished and comfortable. Three successive series of the 250 GTE were built, with most of the changes concerning

the front and rear lights, until production ended in 1963, after only 950 cars had been sold. The 250 GTE was a key model in Maranello's history, playing an important part in the Italian manufacturer's development. Its success was the starting point for a long line of 2+2 Ferraris.

The Ferrari 250 GTE Series III which we are offering for sale has a unique patina. Chassis number 4501 was delivered new to Monchoisy in Switzerland in 1963, before being imported into France by the Franco-Britannic Garage. It was first registered in Paris

on behalf of a director of a major French cosmetics company. He used it on business trips, and the car was replaced and sold five years later to its second owner, who kept it until 1974. He drove it in turn until 1981, not hesitating to change the steering wheel or remove the bumpers to take part in numerous rallies and club events. He finally sold it at an auction held on the Avenue de la Grande Armée in Paris. In 1983, its last-but-one owner purchased the car, keeping it until 2015! During these 32 years, the car was regularly maintained, as can be seen from the thick sheaf of invoices. It can be



seen that the car was then gradually restored. After first being repainted in its original colour, its interior was then completely restored. In 2010, all the mechanical components were refurbished by the specialist Autotechnica, before the Arès workshop, a specialist in the restoration of classic cars with a well-established reputation, took over the work. The GTE's suspension and steering, brakes and rear axle, wiring loom and engine were all thoroughly overhauled. The end result is a car in perfect mechanical condition, which has retained as many original parts as possible. Resplendent in its original

colour of 'Blu Scuro' with 'Rosso Pelle' leather trim, '4501' exudes an incomparable charm. For some years now, enthusiasts have taken an interest in the 250 GTE and many collectors have begun to appreciate the comfort, style and ease of use which made it such a success at the start of the 1960s. Many 250 GTEs have had a hard life, making it extremely rare to find such an original and impeccably maintained example.

AGUTTES

25 // 1966 - FORD MUSTANG FASTBACK K-CODE

Carte grise française de collection / French registration papers (as a historic vehicle)

N° de châssis : 6T09K146117 / Chassis number: 6T09K146117

Moteur V8 4 737 cm3 / V8 engine – 4737cc

45 000 / 65 000 €

Véritable Code-K

Icône automobile intemporelle

Très bel état de présentation

et de fonctionnement

Authentic 'K-Code' car

Timeless automotive icon

Excellent appearance and mechanical condition



Le 17 Avril 1964, à New York, Ford dévoile la Mustang, une voiture compacte d'inspiration européenne à faible budget et personnalisable à souhaits. Le constructeur américain vient de lancer le concept de Pony Car dont d'autres marques s'inspireront rapidement. Les motorisations vont du six cylindres en ligne de 2.8L au V8 289ci de 4.7L, et la liste d'options est pléthorique afin que chaque Mustang commandée puisse être unique. La Ford Mustang révolutionne le marché et dès 1966, le modèle dépasse le million d'unités produites. Son image jeune, tendance et sportive attire des préparateurs tels que Carroll Shelby qui donnera à la Mustang

ses lettres de noblesse en compétition. La France n'échappe pas au mythe et en fait une star de cinéma dans le célèbre film de Claude Lelouch : « Un homme et une femme ». L'année suivante Ford France engage Johnny Hallyday sur le rallye du Monte Carlo, tandis qu'un certains Jacky Ickxx commence à se faire remarquer sur cette monture en Belgique...

Le modèle que nous vous présentons est rare car il ne représente que 3% de la production totale de la Mustang. En effet, entre 1965 et 1967 seules 13 214 Code-K seront produites sur les 1 760 678 Mustang construites ! Sortie d'usine en 1966 dans

une configuration Fastback des plus désirables il s'agit d'un authentique « Code K », modèle qui servira de base à la Shelby GT350. Elle est donc équipée du V8 289ci High Performance de 271 chevaux, d'un différentiel renforcé et de suspensions raffermies. Le décodage du numéro de série nous confirme que sa configuration actuelle est conforme à l'origine avec une teinte extérieure Antique Bronze Metallic assortie à une sellerie Pony optionnelle Parchment Crinkle Vinyl en très bel état de présentation. Très belles, les Jantes American Racing Thorque Thrust soulignent le caractère sportif du véhicule. Importée des Etats-Unis en 2011, la voiture a reçu





une boîte manuelle à 5 vitesses de type Keisler T45RS ainsi qu'une direction assistée électrique, permettant une utilisation plus agréable et plus polyvalente encore. De nombreux travaux ont également été effectués ces dernières années, parmi lesquels nous notons la réfection du train avant, des freins qui sont assistés, du moteur, de la direction et de l'embrayage. Une réfection de la carrosserie et une peinture sont venues parachever l'ensemble. Lors de notre essai, cette Mustang Fastback code-K nous a apporté entière satisfaction tant par son comportement que par sa qualité de présentation. Présentée ici dans sa version la plus désirable elle est accompagnée d'une réédition de son manuel d'utilisation et de son jeu de clef d'origine. Aucun doute qu'elle est la déclinaison la plus exclusive d'un mythe américain.

It was on 17 April 1964 in New York that Ford unveiled the Mustang, a European-inspired compact car, offered at a low price and with unlimited scope for personalisation. The American manufacturer had just created the concept of the 'Pony Car', which soon inspired other makes. The engines available, which ranged from a 2.8-litre in-line 'six'

to a 289-cubic inch (or 4.7-litre) V8, and the extensive list of options meant that each Mustang ordered was potentially unique. The Ford Mustang revolutionised the market, and by 1966 production had passed one million. Its young, sporty and fashionable image attracted tuners such as Carroll Shelby, who gave the Mustang its motorsport credentials. France did not escape the legend and made the Mustang a movie star in Claude Lelouch's famous film A Man and a Woman. The following year, Ford France engaged Johnny Hallyday to drive a Mustang in the Monte Carlo Rally, while in Belgium a certain Jacky Ickx began to get noticed at its wheel ...

The model which we are offering for sale is rare in that it represented only 3% of all Mustangs built. Between 1965 and 1967, only 13,214 'K-Code' versions were produced, out of the 1,760,678 Mustangs built! It came off the line in 1966 in one of the most sought-after Fastback specifications, as it is a genuine 'K-Code' car, the model which would serve as the basis for the Shelby GT350. Hence it is equipped with the 289ci High Performance V8 developing 271bhp, a strengthened differential and stiffer sus-

pension. It can be seen from the chassis number that it remains in its correct original specification, with Antique Bronze Metallic paintwork and optional 'Pony' interior trim in matching Parchment Crinkle Vinyl, which is in excellent condition. The very attractive American Racing Torque Thrust wheels emphasise the car's sporting character. Imported from the US in 2011, the car has been fitted with a 5-speed Keisler T45RS manual transmission and electric power steering, making the car even more usable and pleasant to drive. A good deal of work has been done on the car over the past few years, including the overhaul of the (servo-assisted) brakes, front suspension, engine, steering and clutch. A body restoration and fresh paint job have put the finishing touches to the car. During our road test, this 'K-Code' Mustang Fastback performed to our entire satisfaction, both to drive and for the standard of its presentation. Presented here in its most desirable version, it comes with a reprinted owner's manual and its original set of keys. There can be no doubt that it represents an American legend in its most exclusive form.



AGUTTES

26 // 1983 - RENAULT R5 TURBO 2

Carte grise française / French registration papers

N° de chassis : VF1822000E0000040 / Chassis number: VF1822000E0000040

Moteur 4 cylindres en ligne, 8 soupapes, en position centrale arrière de 1397 cm3 de 160 chevaux à 6000 tr/min /
Engine: mid-rear mounted 4-cylinder in-line – 8 valves – 1397cc – 160bhp at 6000rpm

50 000 / 70 000 €

100% d'origine, parfaitement entretenue
Première série de Turbo 2 équipée des
sièges de la Turbo 1
Performance et comportement bluffant
Véritable collector

*100% original, perfectly maintained
First-series Turbo 2 fitted with seats from the
Turbo 1
Staggering performance and handling
A true collector's car*



Lancée en 1972, la Renault 5 se présente alors comme un modèle innovant dans la gamme des petites citadines. Son succès commercial est immédiat et elle ne tarde pas à devenir la voiture la plus vendue en France. Elle se décline en de nombreuses versions et dès 1976 une première version sportive, la Renault 5 Alpine, vient enrichir la gamme et apporter à la marque de nombreux succès en rallye dans sa version Groupe 2. Cette même année, un projet plus ambitieux est également à l'étude. Baptisé 822, il est né de l'imagination de Jean Terramorsi,

sous-directeur à la Direction du produit, chargé des petites séries à l'usine Alpine de Dieppe et d'Henry Lherm, son jeune adjoint. Il s'agit d'un produit haut de gamme destiné à devenir la vitrine de la marque au losange. Pour mener à bien leur idée, ils vont devoir convaincre les responsables de la régie, dont Bernard Hanon est alors PDG, que le proto qu'ils veulent développer pour la compétition pourrait être adapté à une commercialisation en petite série. Le futur bolide doit également répondre à un cahier des charges précis pour s'inscrire en compétition

en FIA Groupe 3 et Groupe 4. Ainsi au Salon de Paris 1978 est dévoilé le premier prototype de la R5 Turbo. Son moteur turbo en position centrale arrière, ses jantes larges et sa spectaculaire carrosserie booste l'image de la marque et le succès ne se fait pas attendre !

Surfant sur les victoires des versions Gr. IV et Gr. B « usine » et « compétition-client » dans les plus grands rallyes internationaux, c'est au tour de la R5 Turbo 2 de prendre le relai en 1982. Et ses quelques particularités (portes et toit en acier et non plus en tôle d'aluminium) ne lui empêcheront



AGUTTES

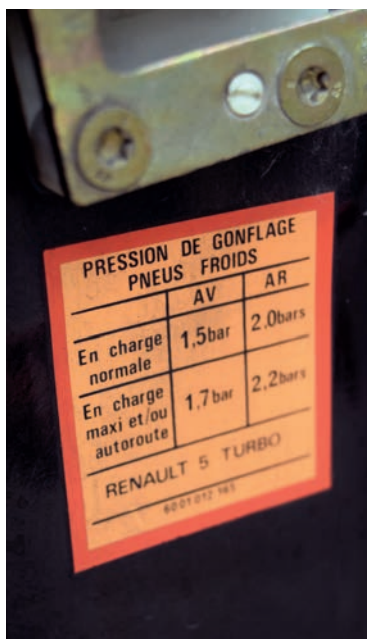


pas de connaître le même succès commercial. Au final, la production de Turbo 2 sera de 3167 exemplaires, soit un total de 4857 R5 Turbo.

La R5 Turbo 2 que nous présentons dans nos pages est une deuxième main acquise en 1998 dans le nord de la France par son propriétaire actuel, alors spécialiste Renault en région parisienne. Comptabilisant 56 000 km au compteur, l'auto a la particularité d'être équipée des sièges si caractéristiques des R5 Turbo, rare

option réservée aux collaborateurs du réseau. Sobre dans sa livrée bleu marine, la voiture se présente dans un superbe état d'origine. Toujours entretenue avec soin par son propriétaire, nous sommes en possession de tous ses contrôles techniques depuis 2002 attestant d'un fonctionnement régulier. On note également la remise en état complète du turbo en 2006, du démarreur et de l'embrayage en 2009. Monté sur ses Michelin TRX, le caractère entier de la voiture est toujours aussi grisant. La voiture est par-

faitement guidée et les accélérations sont franches. Conduire cette sportive d'anthologie reste un moment inoubliable tant elle vous propulse dans un monde d'émotion pure, mêlant nostalgie, collection, compétition et passion. Emblématiques des années 80, ce modèle doté de 92 834 km est une occasion rare.



Introduced in 1972, the Renault 5 stood out as an innovative new model among the city cars on offer. It was an immediate sales success and soon became the bestselling car in France. Several versions were available, and in 1976 the first sporting model, the Renault 5 Alpine, was added to the range, its Group 2 version bringing the manufacturer many successful results in rallying. The same year, a more ambitious project was also conceived. Code-named 822, it was the fruit of the imagination of Jean Terramorsi, the deputy director of product management, who was in charge of the limited-run models built at the Alpine factory in Dieppe, and Henry Lherm, his young assistant. It was an up-market product





intended to become a showcase for Renault. In order to see through their idea, they had to convince Renault's management, led by its then managing director, Bernard Hamon, that the prototype they wanted to develop for competition could also be sold as a limited-production model. The car had to comply with a very strict set of requirements to be entered in competition in FIA Groups 3 and 4. The first prototype was unveiled at the Paris Motor Show in 1978. Its mid-rear

mounted turbo engine, wide wheels and spectacular bodywork boosted the image of the marque, and success came quickly!

Riding the wave of the Group IV and Group B cars entered by the works and private teams in leading international rallies, it was the turn of the R5 Turbo 2 to take over in 1982. A few specific changes (the roof and doors were made from steel rather than aluminium) did not prevent it from enjoying the same sales success.

Ultimately, 3167 Turbo 2 models were built, and 4857 R5 Turbos in all.

The R5 Turbo 2 shown in this catalogue is a two-owner car which its current keeper, then a Renault specialist in the Paris region, bought in northern France in 1998. With 56,000km (34,800 miles) recorded, this car has the distinctive seats so characteristic of the R5 Turbo, a rare option reserved for employees of Renault's dealer network. With its sober navy-blue paintwork, the car is



in superb original condition. Always carefully looked after by its owner, we have all the inspection certificates for the car since 2002, confirming that it has been kept in good working order. It should also be noted that the turbo was completely overhauled in 2006, as were the starter motor and clutch in 2009. Firmly planted on its Michelin TRX tyres, the car is altogether as exhilarating to drive as ever, with precise steering and strong acceleration. Driving this legendary

sports car remains an unforgettable moment, taking you back to a world of pure emotion, blending nostalgia and the pleasure of collecting with passion and competition. A symbol of the 1980s, this model – with just 92,384km (57,684 miles) on the clock – is a rare opportunity.

AGUTTES

27 // 1980 - BMW 323i E21

Carte grise belge / Belgian registration papers

N° de châssis : WBA18310007214351 / Chassis number: WBA18310007214351

20 000 / 25 000 €

Vraie GTI avant l'heure
Très bel état général, belles finitions
Comportement routier sportif

*A true GTI before its time
Excellent overall condition and high-quality finish
Sporty handling*



C'est en juillet 1975 qu'apparaît la remplaçante de la célèbre série 02 qui a pour objectif de prolonger le succès de la petite berline Munichoise. Compact, élégante et bien finie, elle est inspirée de la nouvelle série 5 E12 et remporte rapidement un joli succès sur le marché des berlines 3 portes. Mais les vieillissants 4 cylindre, certes fiables et économiques, deviennent insuffisants pour propulser les 1155kg de la belle et en 1977, Le blocs 6 cylindre M60 rebaptisé M20 sur la série 3 fera son apparition. Doté de 143 cv et montant allègrement dans les tours, la 323i devient une véritable usine à sensation grâce à sa propulsion, ses 4 freins à disque et son pont autobloquant. Véritable GTI avant l'heure, la 323i est polyvalente et rencontre un franc succès auprès d'une clientèle huppée ne voulant pas avoir à choisir entre sportivité et confort et élégance.

Le modèle que nous présentons à la vente fut immatriculé en France le 24 mars 1980 et porte bien les évolutions apportées en 1978 par le constructeur Allemand avec ses rétroviseurs noirs et son nouveau tableau de bord intelligemment dirigé vers le conducteur. Fidèle à sa réputation, la qualité de finition est fidèle à la réputation du constructeur allemand et 37 ans plus tard, les sièges en velour bleu marine, les moquettes, Le ciel de toit tout comme les plastiques du tableau de bord et des contre-portes n'ont pas bougés. Extérieurement, la voiture est superbe et seuls les deux petits pots d'échappements laissent entrevoir le caractère sportif de l'auto. Recherchant une base saine pour compléter sa collection, son propriétaire actuel trouve sa trace en Gironde en 2015. Quelques mois plus tard, la voiture est totalement mise à nu et refaite entièrement. Dépensant sans

compter les montants des travaux s'élèveront à 9316€ rien que pour la carrosserie et ses éléments annexes (pièces coûteuses et difficiles à trouver). Côté moteur, il nous a été possible d'en vérifier la santé sur les petites routes de la campagne bruxelloise. Vif et mélodieux, il s'accorde parfaitement avec sa boîte de vitesse à 4 rapports. Bien guidée sur ses jantes BBS, le comportement est neutre tant que l'on n'attaque pas tout les virages. Un côté Jekyll et Mister Hyde... tout dépend de l'utilisation que l'on en fait. Dotée de seulement 80 000 km. Cette voiture se présente dans un état rare. Coûteuse à restaurer compte tenu des prix des pièces et du mauvais état de la plus part des autos disponibles sur le marché, cette 323i est un modèle clef dans l'histoire des sportives compactes et peut être considérée comme celle par qui l'ère des GTI débuta.



It was in July 1975 that the replacement for the famous 02-Series arrived, with the aim of continuing the success of the small saloon from Munich. Compact, stylish and well finished, it was inspired by the new E12-Series and soon proved a major success in the market for three-door saloons. But its ageing four-cylinder engines, albeit reliable and economical, were inadequate for a car weighing in at 2546lb, and in 1977 the six-cylinder M60 engine (renamed M20 in the 3-Series) made its appearance. Free-revving and developing 143bhp, the 323i was a blast to drive, thanks to its rear-wheel drive layout, disc brakes all round and limited-slip differential. A true GTI before its time, the 323i was a great all-rounder which proved a hit with well-to-do customers who didn't want to choose between sporting performance, comfort and style.

The model which we are offering for sale was first registered in France on 24 March 1980 and features the improvements made by the German manufacturer in 1978, with its black door mirrors and dashboard cleverly angled towards the driver. True to its reputation, the standard of its finish lives up to the reputation of the German manufacturer, and 37 years later, the navy-blue velour seats, carpets, headlining, plastic dashboard and door cards all remain in their original condition. The exterior of the car is superb, only the two small exhaust pipes betraying the car's sporting character. Its current owner was looking for a solid car to add to his collection and came across this model near Bordeaux in 2015. Within a few months, the car had been stripped down to bare metal and completely restored. With no expense spared, the work carried out came to a

total of €9316 for the bodywork and trim alone (including some parts which were expensive and hard to find). We were able to confirm the good health of its engine on the country backroads around Brussels. Lively and tuneful, the engine is a perfect match for the four-speed gearbox. Cornering well on its BBS wheels, its handling remains neutral provided you don't attack every corner. Dr Jekyll and Mr Hyde ... it all depends on how you drive it. With just 80,000km (50,000 miles) recorded, this car is in unusually good condition. A model which is expensive to restore given the price of parts and the poor condition of many cars on the market, the 323i is a key model in the history of compact sports saloons, which may be considered to mark the start of the GTI era.

28 // 1986 - BMW M3 E30

Carte grise française / French registration papers

N° de Châssis : WBSAK010800842865 / Chassis number: WBSAK010800842865

Moteur 4 cylindres en ligne, 16 soupapes en position longitudinale avant de 2500 cm³ de 286 chevaux à 8000 tr/min /
Engine: 2500cc – 4-cylinder in-line with 16-valves, longitudinally mounted at the front – developing 286bhp at 8000rpm

50 000 / 70 000 €

Réalisation aboutie sans restriction de coût
Performances hors du commun
M3 à l'allure civilisée et au tempérament explosif

*Superbly executed, with no expense spared
Exceptional performance
A demure-looking M3 with an explosive personality*



Toute première BMW série 3 badgée du sigle M pour Motorsport, la M3 E30 a été conçue au milieu des années 80 pour redorer le blason de la marque en compétition et notamment concurrencer la Mercedes 190E 2.3 16 et la Ford Sierra Cosworth. Si la série 3 constituait une base adéquate pour développer un modèle de compétition, il lui manquait cependant un moteur à la hauteur de ses ambitions. Cette mission fut confiée au département Motorsport de la marque et à son directeur technique Paul Rosche. Celui-ci donnait naissance à un quatre-cylindres de 2,3 litres développant 195 chevaux permettant à la M3 E30 de passer de 0 à 100 km/h en 6,7 secondes et d'at-

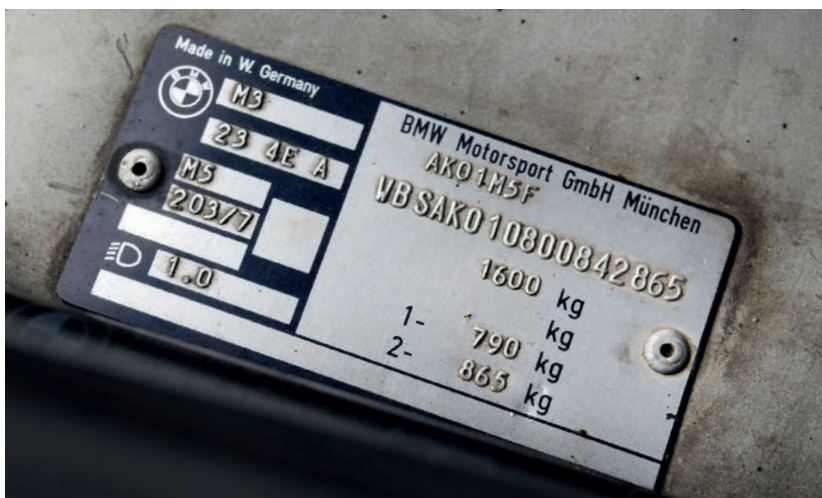
teindre les 240 km/h. La version de série suscita un tel engouement que 18 392 exemplaires furent vendus de 1986 à 1991. Dans sa version compétition, la M3 s'illustrait brillamment en obtenant de nombreuses victoires, tant en circuit qu'en rallye, inscrivant définitivement ce modèle comme l'emblème de l'image sportive de la marque bavaroise.

L'exemplaire que nous présentons à la vente est très certainement la plus performante et la plus aboutie des M3 qui nous a été confiée ! Equipée d'un moteur réalésé à 2500 cm³ développant 286 cv, il permet des montées en régime jusqu'à 8000 trs/min sans jamais s'essouffler. Le travail effectué

est tout simplement hallucinant : Vilebrequin équilibré, volant moteur DTM, Embrayage AP Racing, culasse Groupe A, papillons grosse fonderie (45/48) boîte à air carbone Motorsport, radiateur spécifique, boîtier de gestion Magneti-Marelli... la liste ne s'arrête pas là. Pour encaisser cette avalanche de puissance, les supports moteur ont été renforcés et surtout les freins totalement revus. C'est bien simple, les étriers avant sont des Brembo 4 pistons sur des disques AP Racing et les 4 amortisseurs sont des Bilstein retardés avec des ressorts de Groupe N. Tout le train avant est monté sur rotules avec une barre anti-rapprochement Groupe A et les jantes sont de très belles BBS Motors-



AGUTTES



port 8x18' ! Le résultat est époustouflant et la réalisation parfaitement effectuée aussi bien mécaniquement qu'esthétiquement. Reprenant la teinte gris Nogaro métallisé des Evolution II, la voiture passerait pour une simple M3. Jouissive à conduire aussi bien sur le couple qu'à la limite, cette voiture a été réalisée sans compter et s'adresse à un collectionneur exigeant.

The very first 3-Series BMW to wear the M badge for Motorsport, the M3 E30 was created in the mid-1980s to restore the image of the marque in competition, and in particular to compete with the Mercedes 190E 2.3-16 and Ford Sierra Cosworth. While the 3-Series provided a decent basis for a competition model, it lacked an engine worthy of its ambitions. The project was assigned to the manufacturer's Motorsport department and its

technical director, Paul Rosche. Rosche created a 2.3-litre four-cylinder engine developing 195bhp, which allowed the M3 E30 to accelerate from 0-62mph in 6.7 seconds and to reach a top speed of 149mph. The production model was a massive hit, with 18,392 cars sold from 1986 to 1991. The competition version of the M3 was hugely successful, both on track and in rallying, firmly establishing this model as the sporting emblem of the Bavarian make.

The example we are offering on this occasion undoubtedly has the ultimate performance and specification of any M3 we have sold! Fitted with an engine bored out to 2500cc producing 286bhp, it will rev out to 8000rpm, never running out of breath. The work carried out is quite simply amazing: a balanced crankshaft, a DTM flywheel, an AP Racing clutch, a Group A cylinder head, massive butterfly

valves (45/48), a Motorsport carbon-fibre airbox, an uprated radiator, a Magneti-Marelli ECU ... and so the list goes on. To handle this avalanche of power, the engine mounts have been strengthened and, above all, a completely new set of brakes installed. Quite simply, the front callipers are four-piston Brembos, fitted to AP Racing discs, while the shock absorbers are re-calibrated Bilsteins all-round, with Group N springs. The front suspension is fitted with ball joints and a Group A strut brace, while the wheels are very attractive BBS Motorsport 8 x 18" rims! The results are simply staggering; the work has been perfectly executed, mechanically as well as cosmetically. Finished in the same metallic Nogaro grey as an Evo II, the car could pass for a standard M3. As enjoyable to drive on its torque as at the limit, this car was built without consideration of cost and will appeal to a demanding collector.



AGUTTES

29 // 2011 - BMW 1M E82

Titre de circulation belge / Belgian registration papers

N° de châssis : WBSUR91000VU26230 / Chassis number : WBSUR91000VU26230

Motorisation : six-cylindres en ligne, 2979 cm³ – 340 ch / Engine : 6-cylinder in-line – 2979cc – 340bhp

57 000 / 65 000 €

Déjà collector !

Neuve, seulement 8000 km

Carnets, double des clefs...

Already a collector

Brand new, only 8 000 km

Complete with books and keys



Quelle voiture sera demain l'un des plus recherchée sur le marché de la collection ? Difficile d'y répondre, pourtant certains modèles ont dans les gènes ce petit plus qui fait toute la différence. Chez BMW, la 1M est le modèle à suivre.... A fin des années 2000, la gamme du constructeur s'est considérablement élargie, rencontrant de plus en plus de succès, devenant l'une des firmes les plus puissantes au monde. Il reste cependant un modèle sur lequel le département Motorsport ne s'est pas encore penché, c'est celui de la Série 1. En effet, cette gamme de citadine ne

présente rien de sportif en apparence. Ce fut sans compter sur le coupé Série 1, qui se voit doté du plus puissant six cylindres en ligne de BMW, développant 340 chevaux, toujours dans une ambiance qui a fait la réputation de la marque à l'Hélice. Beaucoup ont vus dans ce splendide coupé la suite spirituelle de la M3 qui agite toujours le cœur des nostalgiques. Cette création unique dans l'histoire de BMW prendra la forme d'un vrai baroud d'honneur en achevant la carrière de la Série 1 E82. Seulement 6 342 exemplaires furent produits. Un collector, assurément.

Le modèle que nous présentons est tout simplement neuf ! Affichant 8 000 km au compteur, elle est la moins kilométrée du marché. Son carnet d'entretien avec les cachets BMW et l'ensemble de la documentation en témoignent. Vendue neuve en Belgique en blanc Alpin, une des 3 teintes proposées, elle est équipée de toutes les options possibles : GPS, phares xénon, accès confort, intérieur cuir noir (et non en alcantara)... la liste est longue.



Which car will be the most sought after in the collection motorcars market? This is a hard question to answer. Some of them has this kind of a "je ne sais quoi" which makes it full of interest. This is the case of the 1M. At the end of years 2000's, BMW has become one of the most powerful brand in the world and its car range has grown intensively. In this logic, the Motorsport department has pulled an eye on the 1-Series, being equipped by a 340 bhp straight-six engine, the most powerful six-cylinder from BMW at that time. Inside, the ambiance is

up to BMW's standards. Many have seen in this sublime coupé the heir of the M3, range which still chills the heart of the nostalgic. Only 6342 examples were made to achieve the career of the E82 1-Series.

Our alpine-white Belgium-sold model is brand new, showing 8000 km on the odometer, it is the less mileed car on the market. Sold with all its documentation, including its original BMW-stamped service book, this car is also very well equipped with GPS, xenon-highlights, comfort access

and leather trim, among many other options.

30 // 1991 - LANCIA DELTA INTEGRALE HF 16V

Carte grise française / French registration

N° de châssis : ZLA831AB000534275 / Chassis number: ZLA831AB000534275

Moteur 4 cylindres en ligne 1995 cm3, 16 soupapes, turbocompressé, de 200 chevaux

Engine: 4-cylinder in-line – 1995cc – 16 valves – turbocharged – 200bhp

22 000 / 32 000 €

Carnets, factures, double des clefs
Performances et efficacité d'une voiture
de rallye
Excellent état mécanique et carrosserie
Cote à la hausse encore accessible

*Service books, invoices, two sets of keys
The performance and handling of a rally car
Excellent bodywork and mechanical condition
Values increasing, but still affordable*

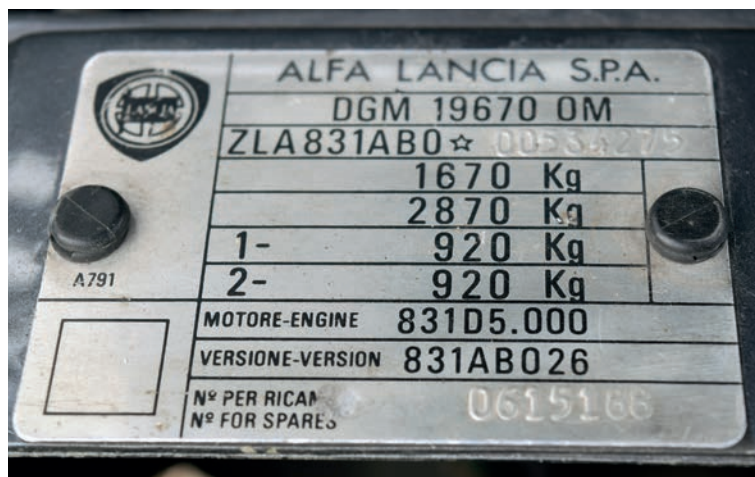


Apparue en 1979, la Lancia Delta est une berline compacte dont la ligne est signée Giorgetto Giugiaro. Son succès est immédiat et la presse lui décerne le Trophée européen de la voiture de l'année en 1980. A la version de base succéderont la GT, puis la HF Turbo, la S4 (destinée à l'homologation rallye Groupe B), la HF 4WD (première Lancia Intégrale à gagner le championnat du monde en 1987), la HF Intégrale (qui remportera à son tour le titre mondial en 1988) et enfin, en 1989, la HF Intégrale 16v. Son moteur est toujours le 4 cylindres en ligne Turbo en position transversale avant de 1995 cm3 apparu sur la HF 4WD. Désormais pourvu de 4 sou-

papes par cylindre et d'un nouveau turbo Garrett T3, il développe 200 chevaux à 5500 tr/mn. La Lancia Delta HF Intégrale 16v sera produite à 12 860 exemplaires de 1989 à 1991 et dans sa version rallye, elle décrochera le titre mondial trois années d'affilée (1989, 90 et 91).

Notre modèle est l'une des dernières Delta HF Intégrale 16v fabriquées avant l'arrivée des versions EVO puisqu'elle fut livrée neuve au garage L.E.M. Automobiles à Vincennes le 31 décembre 1991. Depuis, elle a connu six propriétaires tous aussi soigneux, comme en atteste l'historique complet des factures d'entretien, ainsi que son carnet tamponné par les

différents concessionnaires. Restée en région parisienne jusqu'au 28 décembre 2002, cette voiture est partie à Besançon jusqu'en mai 2010 avant de rejoindre la région orléanaise. Son actuel propriétaire, carrossier et passionné de la marque, l'a achetée en 2014 avec 116 338 km au compteur. Elle en affiche aujourd'hui 126 343 et se présente en excellent état avec une carrosserie refaite et un simple voile de peinture qui lui ont permis de retrouver son lustre d'antan. Comme l'était les dernière 16v à l'origine, notre modèle est habillé de du bel intérieur en alcantara vert des premières EVO.



Introduced in 1979, the Lancia Delta was a compact saloon styled by Giorgetto Giugiaro. It was an immediate success and the press awarded it the European prize for the Car of the Year in 1980. The standard version was followed by the GT and then the HF Turbo, the S4 (intended for homologation as a Group B rally car), the HF 4WD (the first Lancia Integrale to win the World Rally Championship in 1987), the HF Integrale (which in turn won the world title in 1988) and finally, in 1989, the HF Integrale 16v. This continued to use the transversely mounted, turbocharged 1995cc four-cylinder in-line engine which had made its appearance on the HF 4WD.

Now equipped with four valves per cylinder and a new Garrett T3 turbocharger, it developed 200bhp at 5500rpm. 12,860 units of the Lancia Delta HF Integrale 16v were built from 1989 to 1991, and its rally-going version claimed the world title three years in a row (1989, 1990 and 1991). The car which we are offering for sale is one of the last Delta HF Integrale 16v models built before the EVO versions were introduced, as it was delivered new to L.E.M. Automobiles in Vincennes on 31 December 1991. Since then, it has had six meticulous owners, as the comprehensive history file confirms, with the maintenance bills and the service booklet

which has been stamped by the different dealers. After staying in the Paris area until 28 December 2002, the car then left for Besançon until May 2010, before coming to the Orléans area. Its current owner, a car body repairer and marque enthusiast, bought it in 2014, when it had a recorded mileage of 116,338km (72,289 miles). It has now covered 126,343km (78,506 miles) and is in excellent condition, with restored bodywork and a respray ensuring it looks as good now as it did in the past. As originally fitted to the final 16v models, our car has the attractive green alcantara interior of the first EVO models.

AGUTTES

31 // 1996 - BMW M3 E36

Carte grise italienne / Italian registration

N° de châssis : WBSBG91040EW35953 / Chassis number: WBSBG91040EW35953

27 000 / 34 000 €

Carnets et peu kilométrée
Rapport prix/plaisir incroyable
Icône sportive

*Few miles and original service book
Incredible performance for its price
Iconic sports car*



Présentée en première mondiale au salon de Paris 1992 dans sa version coupé, la BMW M3 E36 s'est vite forgée une réputation de bête noire dans sa catégorie et même au-delà. Plus de 20 ans après, la M3 e36 est devenue une véritable icône pour toute une génération. Succédant à la série 3 E30 dont elle démodait d'un coup les lignes héritées de la E21, la nouvelle "3" dont le design a été supervisé par Claus Luthe est à la fois plus élancée et plus spacieuse que ne l'était son aîné. Cela étant, elle conserve le même charme d'une sportive discrète dotée d'un tempérament de feu ! Capable

de rivaliser avec les Ferrari 355, Porsche 993 et Honda NSX, cette allemande tient dans son jeu les meilleures cartes !

La BMW M3 E36 3.2 que nous présentons à la vente répond à la deuxième version apparue à l'automne 1995. Elle remplace la 3.0L au catalogue en reprenant un certain nombre d'évolutions déjà vue sur la GT produite à seulement 350 exemplaires. Superbe dans sa livrée gris Titan d'origine, la voiture fut livrée neuve dans la région de Milan et fut régulièrement entretenue à la concession BMW de Monza jusqu'à ces 77 975 km (2002) puis à

la concession BMW de Brescia pour ses 90 802 km en avril 2015. Tout cela est parfaitement répertorié dans son carnet d'entretien. Sur le plan esthétique, l'auto est dans un état quasiment irréprochable aussi bien extérieurement que dans son habitacle. Le cuir noir des sièges baquet, de la banquette ainsi que les moquettes sont en excellent état et son compteur affiche seulement 95 891 km. Il est rarissime de trouver une BMW M3 E36 3.2 dans un si bel état et si peu kilométrée. Très recherchée aujourd'hui, il ne fait aucun doute qu'elle est l'exemplaire le plus beau et intéressant sur le marché.



AGUTTES



Released at the 1992 Paris Motor Show, the BMW M3 E36 quickly became one of the best car of its category and beyond. After 20 years, it has become a masterpiece for all a generation. Succeeding to the E30, the new M3's body shape was far more modern and spacious but still has the very same discretion, with quite a temper! Capable to fight against Ferrari 355, Porsche 993 and Honda NSX, this german car hold in her hand everything to be an icon! Our M3 is a 3.2-liters series delivered brand new in the Milanese area. Regularly maintained by the Monza dealership until 77 975 kilometers in 2002

and Brescia at 90 802 km in 2015, all works done are recorded in the service book. The car's bodywork remains in practically flawless condition. Black leather bucket seats, rear seats and carpets are in excellent condition, and the odometer shows only 95 891 kilometers. It is extremely difficult to find a BMW M3 E36 3.2 in such a condition under 100 000 km. It has become very sought after and our example is undoubtedly one of the finest on the market.



AGUTTES

32 // 1965 - ALFA ROMEO GIULIETTA TI

Carte grise française / French registration papers

N° de Châssis : AR237358 / Chassis number: AR237358

N° de moteur : 00129 37639 / Engine number: 00129 37639

4 cylindre en ligne 1290 cm3, double arbres à cames en tête / Engine: twin-cam 4-cylinder in-line – 1290cc

20 000 € / 30 000 €

Voiture à l'historique bien documentée

Jolie patine

Performances étonnantes

Tempérament sportif affirmé

Well-documented history

Attractive patina

Astonishing performance

Distinctly sporting character



En 1957, une nouvelle version de la berline Giulietta est équipée du moteur de la Sprint. Nommée Giulietta TI pour Turismo Internazionale, elle devient une véritable sportive grâce à son moteur tout alu à double arbres à cames. En 1960, la Giulietta subit son premier lifting et devient «Type 10129». La calandre est modifiée, les barres des parties latérales sont remplacées par une grille, les feux sont légèrement modifiés et une nouvelle décoration intérieure vient rajeunir l'image de la voiture. La TI prend alors une place très importante dans les ventes, il faut dire bien aidées par les succès que glane la voiture en compétition !

Produite en 1963 et immatriculée en 1965, la voiture que nous présentons a

été vendue neuve en France. Acquisée en 2004 par son propriétaire actuel, la voiture a depuis toujours roulé régulièrement en participant fréquemment à des manifestations sportives comme le Tour Auto en 2007 où elle s'illustra par le passé aux mains de pilotes comme Bernard Consten ou le regretté José Rosinski. Entretien avec soin, il suffit de feuilleter son solide dossier historique pour constater que son moteur a été intégralement refait en mai 2014 au Garage Roland, spécialiste Alfa Romeo à Montrouge. Un an plus tard, voulant greffer plus de puissance à sa TI, son propriétaire lui fit monter des arbres à cames de 1600 cm3 et un allumage électronique, la voiture est également équipée d'un échappement 4 en 1 de Veloce, conforme aux prépara-

tion de l'époque. Esthétiquement, la voiture se présente avec une ravissante patine. Refaite il y a longtemps, sa peinture est bien conservée même si par endroit une légère oxydation apparaît ou des traces de corrosion sur les soubassements qu'il faudra contrôler. Très performante grâce à une boîte à 5 rapports (boîte d'origine conservée) et une admission type Veloce à deux carburateurs Weber, la voiture a aussi une allure folle avec ses antibrouillards Marchal 662 et son volant Hellebore. A noter que la voiture a reçu cet été un soin complet de sa carrosserie ainsi qu'un traitement de l'ensemble des chromes et de la sellerie. Voici donc une occasion à ne pas manquer d'acquérir une auto performante n'ayant rien perdu de son charme.



In 1957, the engine from the Sprint was fitted to a new version of the saloon Giulietta. Badged Giulietta TI - for Turismo Internazionale - it was now an authentic sporting saloon, thanks to its all-aluminium engine with dual overhead camshafts. In 1960, the Giulietta received its first facelift and became the 'Type 10129'. The radiator grille was modified, with the bars on each side replaced by a grille, and the lights were slightly altered, while the new interior trim gave the car a more modern image. The TI accounted for a large part of the Giulietta's sales, helped, it must be said, by its success in competition! Built in 1963 and first registered in 1965, the car which we are offering for sale was sold new in France. Acquired in 2004 by

its current owner, the car has since been driven on a regular basis, frequently taking part in sporting events such as the 2007 Tour Auto, a race in which the model had previously excelled in the hands of drivers like the late Bernard Consten and José Rosinski. Carefully maintained, a quick look through the car's substantial history file shows that its engine was completely rebuilt in May 2014 by Garage Roland, an Alfa Romeo specialist in Montrouge, just outside Paris. A year later, seeking to improve the performance of his TI, its owner fitted the camshafts from the 1600cc engine and electronic ignition; the car also has a Veloce-type 4-in-1 exhaust, in line with the tuned models prepared in period. Cosmetically, the car has a most

attractive patina. Resprayed some time ago, its paintwork remains in good condition, although slight oxidation is visible in places, together with traces of corrosion on the underbody, which should be checked. With excellent performance thanks to its five-speed gearbox (the original gearbox remains with the car) and a Veloce-type inlet manifold with twin Weber carburettors, the car also looks amazing with its Marchal 662 foglamps and Hellebore steering wheel. It should be noted that the car's bodywork was comprehensively detailed this summer, while its chrome trim and upholstery were also treated. This therefore represents an unmissable opportunity to buy a car with great performance which has lost none of its charm.

33 // 1967 - PORSCHE 911 T

Carte grise française / French registration papers

N° de châssis : 11825640 / Chassis number: 11825640

Moteur : 6 cylindre à plat, 1991 cm3, 110 Ch / Engine: flat-six – 1991cc – 110bhp

70 000 / 90 000 €

Première main avec facture originale
Restauration récente pour plus de 50 000 euros
Automobile mythique

*One-owner car, with its original sales invoice
Recent restoration costing over 50,000 euros
A legendary car*



Afin de succéder à la Porsche 356, apparaît en 1964 le modèle 911. Présenté au salon de Francfort en septembre 1963, le modèle 901 qui changea son 0 pour un 1 du fait d'une contestation d'enregistrement avec Peugeot recueille immédiatement un accueil favorable. Il sera le fruit de nombreuses années d'étude afin de trouver des solutions nouvelles.

Sur le plan de la mécanique, c'est le refroidissement par air qui équipera un moteur nouveau de deux litres Flat 6 (six cylindre à plat), la boîte mécanique à 5 rapports sera dotée d'un carter en magnésium. Les résultats sportifs contribuent à un succès commercial immédiat et alimentent un mythe encore de nos jours, celui de la voiture de sport sérieuse, fonctionnelle et efficace. En 1967, apparaît au catalogue une version plus accessible de la 911, la 911 T.

Le moteur est retravaillé et dispose désormais de 110 ch, la voiture peut être équipée d'une boîte de vitesse à 4 ou 5 rapports et d'une finition coupé ou Targa.

Le modèle que nous vous proposons à la vente est pour plusieurs raisons exceptionnel. Tout d'abord il s'agit d'un exemplaire dont nous connaissons tout l'historique puisque première main d'origine. Il n'a jamais quitté la famille et le dossier d'entretien comme celui d'utilisation sera livré avec la voiture. Achetée neuve chez d'Ieteren Frères à Bruxelles en juillet 1968 par son propriétaire qui a connu les plus hautes fonctions de la finance internationale, le modèle a néanmoins été fabriqué fin 1967. Il a été livré en sa teinte irish green et équipé comme l'atteste la facture d'achat originale de son poste

Blaupunkt, de son rétroviseur gauche et de la lunette arrière dégivrante. Son carnet d'entretien, les nombreuses factures du dossier, son intérieur d'origine attestent ses 120 000kms. La voiture conserve son moteur d'origine et a bénéficié de très importants travaux de restauration récents. La liste n'est pas exhaustive mais nous notons qu'une peinture complète par mise à nu du châssis a été réalisée, l'échappement est neuf, tout comme les freins, le pare brise, la pompe à essence, les amortisseurs et les pneus récents. Le moteur et la boîte de vitesse ont été révisés par GT Classic.

Au delà donc d'une page d'histoire qui vous est présentée à la vente, c'est un véhicule aux performances conformes à l'origine de l'une des voitures les plus mythiques de l'aventure Automobile.



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

From a mechanical point of view, there was a new air-cooled, flat-six two-litre engine, while the five-speed gearbox was equipped with a magnesium oil pan. Its results in competition contributed to its immediate sales success and helped create the legend which continues to this day, that of a dependable, practical and effective sports car. In 1967, a more affordable version of the 911, the 911

T, was added to the range. The engine was revised and now produced 110bhp; the car could be fitted with a four or five-speed gearbox and was available as a coupé or Targa model.

The model which we are offering for sale is exceptional on several counts. First of all, it is a car whose entire history is known, as it has had one owner since new. It has never been out of the family’s hands, and both the owner’s manual and service book will be supplied with the car. Although it was purchased new from D’leteren in Brussels in July 1968 by its owner, a top-ranking international financier, the car was nonetheless built at the end of 1967. It was delivered in its current Irish Green finish and fitted – as the original sales invoice confirms – with its

Blaupunkt radio, driver’s door mirror and heated rear window. Its service book and numerous invoices, as well as its original interior, vouch for the 75,000 miles (120,000km) it has covered. The car still has its original engine and has recently undergone an extensive restoration. This list is not exhaustive, but we note that the work included a bare-metal, chassis-off respray and the fitment of a new exhaust, brakes, windscreen, fuel pump and shock absorbers, as well as recent tyres. The engine and gearbox were overhauled by GT Classic.

It is more than a page in history which is going under the hammer; this Porsche still performs as well as one of the most legendary cars in the history of motoring did when new.

34 // 1972 - MG B GT V8 COSTELLO

Carte grise française de collection / French registration papers (as a historic vehicle)

N° de châssis : GHD5UC281993 / Chassis number: GHD5UC281993

V8 Rover 3.9 / Engine: 3.9-litre Rover V8

25 000 / 45 000 €

La seule V8 Costello en conduite à gauche

Historique et dossier d'entretien important

Excellente fiabilité générale

The only Costello V8 with left-hand drive

Substantial history file and maintenance records

Excellent overall reliability



Produite de 1962 à 1980 à environ 500 000 exemplaires, la MGB a d'abord été produite en version roadster, puis en version coupé dite GT à partir de 1965. Face au succès immédiat de son modèle, le groupe British Motor Corporation ambitionne alors une version haut de gamme en installant le gros 6 cylindres en ligne de feu l'Austin Healey 3000 pour enfanter la MGC en 1966. Il est un homme qui rêve également de transformer la MGB en authentique sportive. Ken Costello est un ingénieur anglais de génie, un sorcier de la mise au point passionné de course automobile et un pilote émérite. Du réglage des Mini en compétition à la Formule 3, en passant par la division compétition d'un célèbre concessionnaire Jaguar, Costello s'est bâti une solide réputation de préparateur. Et son idée consiste à implanter sous le capot de la MGB un moteur V8 Buick de 3,5 litres en aluminium.

Au prix de nombreuses modifications et de multiples réglages sur une MGB d'occasion, la greffe se solde par un beau succès. Les commandes affluent et la société Costello Motor Engineering Company voit le jour dans le Kent en 1969.

Notre Costello est une MK1, immédiatement reconnaissable à son capot bombé. Comme en atteste son certificat signé de la main de Ken Costello himself, elle fut commandée neuve par un militaire québécois, et est la seule Costello V8 livrée en conduite à gauche et équipée d'une Borg Warner T35 à trois rapports de Rover P6. C'est en 2004 que son propriétaire actuel découvre l'auto au Québec. Elle compte 4 propriétaires successifs et 78 000 miles au compteur. Équipée d'un moteur robuste et puissant la V8 Costello est totalement transfigurée. Si les performances sont nettement amé-

liorées, le confort et le comportement sont absolument parfaits. Soigneusement entretenue, la voiture a reçu en 2013 un nouveau moteur V8 3.9 Rover et une boîte de vitesse mécanique (moteur 3.5 et boîte automatique toujours disponible). En parcourant son solide dossier d'entretien, on constate que les freins, le radiateur et le circuit de refroidissement, les suspensions mais aussi la sellerie et l'ensemble des joints ont été changés. Élégante, fiable et performante, la V8 Costello ne tarda pas à trouver un écho chez MG qui décida de lancer sa propre MG V8 en 1973. Dès lors, ne pouvant faire face à la concurrence « officielle », Costello dû se résoudre à stopper son activité en 1974, après 225 MG B transformées (190 MGB GT et 35 MGB Roadsters)... Autant dire à quel point les MGB signées Costello sont rares...



With approximately 500,000 cars built from 1962 to 1980, the MGB was first produced as a roadster, and then from 1965 as a coupé known as the GT. Following the immediate success of this model, the British Motor Corporation sought to take it up-market by installing a big in-line 'six' derived from that fitted to the Austin-Healey 3000, to create the MGC in 1967. One man also dreamt of transforming the MGB into a genuine sports car. Ken Costello was a talented English engineer and tuning wizard with a passion for motorsport, as well as being a skilled racing driver. From preparing racing Minis to Formula 3, as well as a stint with the motorsport division of a well-known Jaguar dealership, Costello built a solid reputation as a tuner. It was his idea to fit a 3.5-litre Buick V8 under the bonnet of the MGB. After many changes and much fine-tuning, carried out on a secondhand

MGB, the transplant proved a great success. By 1970 orders were pouring into the Costello Motor Engineering Company in Kent.

The Costello we are selling is a Mark 1 version, immediately recognisable by the large power dome on its bonnet. As the certificate signed by Ken Costello himself confirms, it was ordered new by a serviceman in Quebec, and is the only Costello V8 to have been supplied in left-hand drive and with a Borg-Warner T35 three-speed automatic transmission from the Rover P6. Its current owner discovered the car in Quebec in 2004. It has had four owners in all and has covered 78,000 miles. Fitted with a strong and powerful engine, the Costello V8 is utterly transformed. While its performance is considerably improved, its ride and handling

are simply perfect. Scrupulously maintained, in 2013 the car received a new 3.9-litre V8 engine and a manual gearbox (3.5 engine and the automatic gearbox remains with the car). Looking through its substantial service history, it can be seen that the brakes, radiator, cooling system and suspension, as well as the upholstery and all the seals have all been replaced. Stylish, reliable and quick, the Costello V8 soon came to the attention of MG, which decided to launch its own MGB GT V8 in 1973. Unable to compete with this 'official' version, Costello was obliged to halt production in 1974, after producing 225 MGB converted MGBs (190 MGB GTs and 35 MGB roadsters) ... The Costello MGBs are that rare.

35 // 1966 - MERCEDES 250 SE COUPÉ

Carte grise française / French registration papers

N° de châssis : 11102110084730 / Chassis number: 11102110084730

Moteur 6 cylindres en ligne de 2496 cm3 développant 148 chevaux / Engine: 6-cylinder in-line – 2496cc – 148bhp

40 000 / 60 000 €

Première main, 100% d'origine

Carnets, factures et doubles des clefs

Parfait état de fonctionnement

Incarnation du raffinement

de Mercedes-Benz

One owner, 100% original

Manuals, invoices and both sets of keys

Perfect mechanical condition

The epitome of refinement

from Mercedes-Benz



La voiture que nous présentons est tout simplement exceptionnelle et ce à plus d'un titre. Première main, elle fut commandée neuve à la concession Mercedes SEA de Brazzaville au Congo en janvier 1966 et livrée à Bordeaux à son propriétaire en mars de la même année. Possédant encore l'ensemble de ses carnets d'origine dont le carnet d'entretien, tamponné à chaque révision au garage Mercedes-Benz rue de Longchamp à Paris-16, ses deux jeux de clefs et ses factures d'entretien... Cette voiture a traversé les ans sans en ressentir le poids. Sa carrosserie, toujours

en peinture d'origine présente une superbe patine et son intérieur en cuir bleu marine n'a pas bougé. Il en est de même pour les boiseries dont le vernis est resté intact. Propriété d'un homme d'affaires parisien, ce 250 SE coupé servait aux voyages en famille pour rallier Paris à Propiano en Corse où la famille passe encore ses vacances d'été. Véritable « Time capsule » cette voiture nous a également apporté entière satisfaction au volant. Circulant dans les rues de Paris avec le confort et la souplesse qu'on lui connaît, son fonctionnement est irréprochable comme en atteste son

récent contrôle technique. En 1975, alors étudiante en Allemagne, sa fille s'était rendue à l'usine de Stuttgart pour récupérer la voiture après que la direction assistée avait été installée. L'autoradio Becker Grand Prix fonctionnait encore... avant qu'il ne soit remplacé peu après par son poste actuel.

Les grands coupés Mercedes-Benz sont l'incarnation d'un certain âge d'or de l'automobile. Synonyme de goût et de fortune, l'élégance de leurs lignes a traversé les décennies. Qualité et perfection de fabrication, raf-





finement de leur habitacle et de leur mécanique six cylindres en ligne sont autant de caractéristiques qui définissent à merveille la série W111 du constructeur à l'étoile. De nombreux experts s'accordent de surcroît à considérer la version 250 SE produite d'août 1965 à décembre 1967 (à 5259 exemplaires pour le Coupé) comme la version la plus emblématique et la plus exclusive des W111 dont le dessin est l'œuvre du designer fran-

çais Paul Bracq. Dotée d'un moteur plus puissant que la version 220 SE qui la précédait et plus robuste que la 280 SE qui allait suivre, la 250 SE se faisait également remarquée par sa finition intérieure plus élégante que la dernière 280 SE, avec de nombreux accessoires chromés et un luxueux tableau de bord bois qui disparaîtra sur les versions suivantes. C'est l'épouse et l'une des filles de son propriétaire qui nous confient

cette voiture à la vente aujourd'hui. « Vaisseau familial » à l'attachement très fort, cette Mercedes-Benz 250 SE coupé est une opportunité unique d'acquérir l'un des plus beaux exemples du savoir-faire allemand en matière de confort et de raffinement.



The car which we are offering for sale is quite simply exceptional, in more ways than one. A one-owner car, it was ordered new from the SEA Mercedes dealership in Brazzaville in the Congo in January 1966 and delivered to its owner in Bordeaux in March of the same year. It still has its owner's manual and service book, duly stamped at each service by the Mercedes-Benz workshop in the rue de Longchamp, in the 16th arrondissement of Paris, both sets of keys and its service invoices ... The passage of time has left no mark on it. Its bodywork, still with its original paintwork, is marvellously patinated, while its interior in navy blue leather remains intact, just like the varnish





on its wood trim. Owned by a Parisian businessman, this 250 SE Coupé was used for trips from Paris to Propiano in Corsica, where the family spent its summer holidays. A true 'time capsule', this car proves just as satisfactory to drive. Gliding smoothly and comfortably along the streets of Paris, it is in perfect mechanical order, as its recent safety inspection ('contrôle technique') confirms. In 1975, the owner's daughter, who was then a student in

Germany, collected the car from the factory in Stuttgart, where it had been fitted with power steering. The original Becker Grand Prix radio was still working, before being replaced soon afterwards by the radio fitted now.

These big Mercedes-Benz coupés embody a golden age of motoring. Synonymous with affluence and good taste, their elegant lines have lasted through the decades. Their perfect build quality,

refined interiors and six-cylinder in-line engines define to a tee the W111 series from the manufacturer with the three-pointed star. Many experts agree, moreover, that the 250 SE version, built from August 1965 to December 1967 (including 5259 Coupés) was the most exclusive and the finest expression of the W111 series, which owes its lines to the French designer Paul Bracq. Equipped with an engine which was more powerful than the 220 SE version



which came before it, and more robust than the 280 SE which succeeded it, the 250 SE also stood out on account of its interior finish, which was more elegant than the final 280 SE models, with many chrome accessories and a wooden dashboard which was dropped on the versions which followed.

It is his wife and one of the owner's daughters who have placed the car with us for sale today. Providing luxurious family transport, this most endearing

Mercedes-Benz 250 SE Coupé now represents a unique opportunity to acquire one of the best examples of the German mastery of comfort and refinement.

36 // 1961 - MERCEDES-BENZ 190 SL

Carte Grise française / French registration papers

Châssis : 121042 10 015477 / Chassis number: 121042 10 015477

Moteur : 4 cylindre en ligne / Engine: 4-cylinder in-line

Cylindrée : 1879 cm3 – 105 ch / Capacity : 1879 cc – 105bhp

100 000 / 150 000 €

Présentation rare et patine inimitable

Etat mécanique irréprochable

Rare 3 places

Rare presentation and incomparable patina

Irreproachable mechanical condition

Rare 3-seater



La Mercedes 190 SL a été produite de 1954 à 1963 à 26 000 exemplaires. Lorsqu'elle fut présentée au salon de New York en 1954, le pari de proposer un roadster robuste et élégant mais bien meilleur marché que la légendaire 300 SL dont elle s'inspire fut gagné. La presse enthousiaste poussa la clientèle à cette dépense raisonnable.

Animé par une mécanique éprouvée commune à d'autres modèles de la gamme, la 190 est une voiture confortable utilisable au quotidien comme pour des aventures aux longs cours. Le moteur à 4 cylindres de 1900 cc développe 105 ch chevaux et avec un certain enthousiasme propulse cette voiture de charme à plus de 170 km/h. La qualité de fabrication est exemplaire et le public salue la douceur de conduite de cette automobile d'autant plus polyvalente qu'elle peut être livrée avec un hard top pour un usage en coupé. Avec toutes ses qualités, elle sera un succès commercial sur le vieux continent et aux Etats-Unis où une majorité sera livrée.

Vendue neuve aux Etats-Unis en février 1961, notre Mercedes 190 SL fut ensuite

importée en France il y a quelques années par un collectionneur, tombé sous les charmes de sa patine incroyable. Il faut dire que l'auto a une allure fabuleuse. Sa belle peinture noire qui nous semble en tous points d'origine a conservé malgré les années un très bel éclat et une profondeur rare. Parfaitement alignés, chaque éléments de la carrosserie assurent un sentiment de qualité et attestent du soin qu'elle a reçu tout au long de sa vie. L'habitacle est peut-être encore plus beau. Sa sellerie de couleur bordeaux arbore une superbe patine et se marie à merveille avec l'extérieur. Les moquettes sont quant à elles neuves. Son tableau de bord, plein de charme, comporte toujours son rarissime autoradio d'origine et son horloge sur son couvercle de boîte à gants. L'ensemble est splendide.

Côté mécanique, sans mesure de coût, il fut décidé de procéder à une restauration totale du moteur afin de retrouver des performances strictement conformes à celle de 1961. Il suffit de soulever le capot avant ou de consulter l'épais dossier de la restaura-

tion pour constater l'étendue du travail.

Un important dossier relate les étapes de cette restauration soignée. D'ailleurs, la boîte de vitesses et les carburateurs furent également refaits tout comme les amortisseurs et les freins. Lors de notre essai, cette voiture nous apporté entière satisfaction. Son comportement est tout simplement irréprochable et son allure fait lever les pouces en l'air sur son passage ! Il ne fait aucun doute que cet exemplaire satisfera le passionné exigeant.

Son rare hard top d'origine sera livré avec l'auto pour un usage hivernal. D'ailleurs, cette belle auto reçu récemment un boîtier de chauffage neuf, une pièce extrêmement coûteuse chez Mercedes.

Immatriculé en France et disposant de trois places, cette Mercedes-Benz 190 SL a de nombreux atouts car s'il est possible de restaurer une voiture, il est en revanche impossible de recréer une telle patine d'origine. Cette étoile est une opportunité rare que l'on ne voit pas passer assez souvent...





The Mercedes 190 SL was produced in 1963 in 26,000 units. When it was unveiled at the 1954 New York Auto Show, the gamble of offering a robust and elegant roadster at a cheaper price than the legendary 300 SL that inspired it paid off. The enthusiastic press pushed customers to make this reasonable purchase.

Given the proven engine found in other models from the same line, the 190 is a comfortable car for everyday use as well as long trips. The 4-cylinder, 1,9000 cc engine produces 105 horsepower and can bring this charming car up to 170 km per hour (105 mph).

The production quality is evident and the public loved its soft handling as well as the versatility that came from the hard top sold with it so it could be driven in coupé mode. With all these qualities, it was a commercial success on the old continent as well as in the U.S. where the majority of them were sent.

Sold new in the U.S. in February 1961, our

Mercedes 190 SL was then imported into France a few years ago by a collector who fell in love with the charm of its patina. It's worth saying that this car has incredible allure. Its lovely black paint, which to us seems in all respects original, has kept its wonderful vibrant colour and rare depth despite all the years passed. Perfectly balanced, all the features on the body showcase its quality and attest to the care that it received throughout its life. The cabin is perhaps even more beautiful. The Bordeaux-coloured seat covers have a superb patina and are a marvellous match with the exterior. The carpets are new, and its charming dashboard still has the rare original car stereo and clock on the lid to the glove box. All together, everything is splendid.

In terms of its mechanics, with no mind given to the cost, the owner decided to give the engine a complete overhaul in order to return its performance level to the same it had in 1961. You only need to

lift the bonnet or consult the lengthy restoration paperwork to grasp the extent of the work.

Major documentation attests to the various stages of this meticulous restoration. Moreover, the gearbox and carburetors were also overhauled as well as the shocks and brakes. During our road test, this car satisfied us in every way. Its behaviour is quite simply irreproachable and its allure makes heads turn! There is no doubt that this model will satisfy the most demanding enthusiast.

Its rare original hard top comes with the car for winter use. Also, this beautiful car recently received a new heater casing, an extremely expensive part from Mercedes. Registered in France and having three seats, this Mercedes-Benz 190 SL has numerous qualities and while it is possible to restore a car, it is impossible to recreate such an original patina. This star is a rare opportunity that you don't see often...



AGUTTES

37 // 1970 - FERRARI 365 GT 2+2

Carte grise française / French registration papers

N° de châssis : 13283 / Chassis number: 13283

N° de moteur : 13283 / Engine number: 13283

Moteur V12 de 4390 cm3 développant 320 chevaux / Engine: V12 – 4390cc – developing 320bhp

220 000 / 280 000 €

Ligne indémodable, vraie 2+2

Performances et comportement routier

Direction assistée, équipements d'avant-garde

Timeless lines, a genuine 2+2

Great performance and handling

Power steering, state-of-the-art equipment



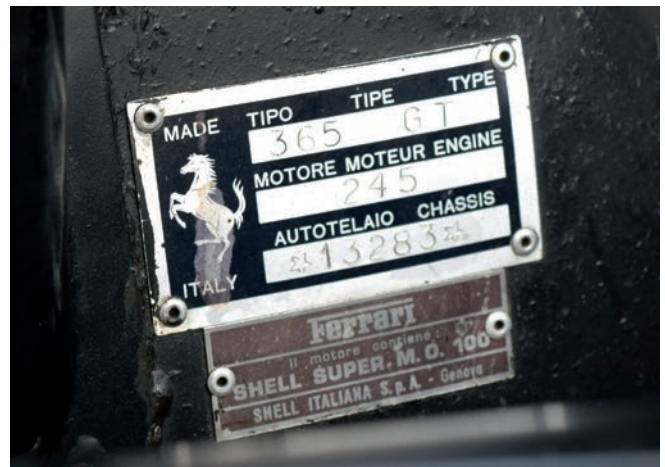
Présentée au Salon de Paris en 1967, la 365 GT 2+2 s'inscrit alors comme la Ferrari la plus luxueuse et la plus imposante en vue de répondre à la demande croissante de ses clients désirant une voiture rapide, capable de transporter quatre personnes. Dessinée par Pininfarina qui s'est inspirée de la 500 Superfast, la nouvelle Ferrari offre une ligne basse dotée d'un arrière plus fin et aérodynamique que ses devancières. Elle est également la première Ferrari à bénéficier en série de la direction et des freins assistés, ainsi que de l'air climatisé. Autant d'équipements des-

tinés à séduire la clientèle nord-américaine. Elle se positionne également comme la Ferrari de route la puissante au catalogue de la marque. Cette puissance élevée se combinait avec un habitacle luxueux, ce qui en faisait une grande routière de très haut niveau. Le cuir très soigné, les superbes garnitures en bois, le dernier volant bois sur une Ferrari de série, le système stéréo et les vitres électriques complétaient l'équipement intérieur.

Vendue neuve à Genève et immatriculée le 23 mars 1970, la voiture res-

tera en suisse dans les mains de son premier propriétaire pendant 42 ans ! C'est en octobre 2012 que la voiture arrive en France par l'intermédiaire d'un marchand spécialisé en Hollande. La voiture affiche alors 25 000 km au compteur (à 5 chiffres). Elle est déjà équipée de roues à rayons Borrani, de phares sous bulles, d'une ligne d'échappement en inox et d'un autoradio Pioneer de l'époque. C'est donc son second propriétaire qui entreprendra d'importants travaux de restauration chez Dino Sport à Bezons. La voiture est intégralement repeinte et coté mécanique le moteur





et le système de refroidissement sont refaits en 2012, l'embrayage en 2013 et les 4 amortisseurs en 2014 pour ne citer que les opérations majeures. Bien exécutée, la peinture est belle et bien tendue, les alignements sont bons et l'habitacle avec son cuir noir d'origine est joliment patiné. Il est important de préciser que le moteur a été refait en 2011 et passé au sans plomb. Désormais dans les mains de

son actuel propriétaire depuis 2014, son fonctionnement est à la hauteur de ses qualités esthétiques. D'ailleurs, notre 365 GT 2+2 fut exposée durant l'été à Autoworld dans le cadre des 70 ans de Ferrari, preuve de ses nombreuses qualités.



Introduced at the Paris Motor Show in 1967, the 365 GT 2+2 was the largest and most luxurious Ferrari, intended to meet the growing demand from its customers for a fast car which could carry four passengers. Designed by Pininfarina, which drew its inspiration from the 500 Superfast, the new Ferrari had lower lines with a tail which was narrower and more aerodynamic than its predecessors. It was also the first Ferrari to be fitted with power steering and brakes as well as air conditioning, all features intended to appeal to North American customers. At the same time, it was the most powerful road-going Ferrari in the range. It combined high power with a luxurious interior,





making it an exceptional car in which to cover long distances. Its fine leather upholstery and magnificent wood trim, the last wooden steering wheel on a production Ferrari, its stereo system and electric windows all added to the extensive list of standard equipment.

Sold new in Geneva and first registered on 23 March 1970, the car remained in Switzerland with its first owner for 42 years! In October 2012, the car arrived in France, by way of a specialised dealer in Holland. The car was then showing 25,000km (16,000 miles) on its (five-digit) odom-

eter. It was already equipped with Borrani wire wheels, plastic covers over its headlamps, a stainless-steel exhaust and a period Pioneer radio. Its second owner then had significant restoration work carried out by Dino Sport at Bezons, outside Paris. The car was completely resprayed, while the mechanical work included an overhaul of the engine and cooling system in 2012, of the clutch in 2013 and of all four shock absorbers in 2014, to mention only the most important jobs. The respray was carried out well, with good, evenly applied paint and well aligned panels. The interior with its

original black leather has an attractive patina. It is worth pointing out that the engine was overhauled in 2011 and converted to run on unleaded fuel. In its current ownership since 2014, it performs every bit as well as it looks. This 365 GT 2+2 was, moreover, displayed during the summer at Autoworld in Brussels as part of Ferrari's 70th anniversary celebrations, further proof of its many qualities.



AGUTTES

38 // 1963 - LANCIA FLAMINIA 2,5 GT 3C

Titre de circulation italien / Italian registration papers

N° de châssis : 82410.3818 / Chassis number: 82410.3818

N° de moteur : 82310.14060 / Engine number: 82310.14060

95 000 / 125 000 €

Désirable version 2.5 à 3 carburateurs de 140 cv

Superbe et originale carrosserie Touring Superleggera

Comportement moderne

Desirable 2.5 version with 3 carburetors producing 140bhp

Magnificent original Superleggera bodywork by Touring

A modern car to drive



Dessinée par Pininfarina, la berline Lancia Flaminia fait ses débuts au Salon de Turin en 1956 et incarne l'automobile italienne de luxe. Succédant à l'Aurelia, la Flaminia en reprenait l'architecture, mais la construction monocoque était différente et les traditionnelles suspensions avant télescopiques laissaient place à une double triangulation avec ressorts hélicoïdaux plus modernes. Deux ans plus tard, toujours au Salon de Turin est également présentée par Lancia et Touring une version GT de la Flaminia. Construite sur un empattement réduit de 2870 à 2520 cm, elle est une réalisation Superleggera de Touring avec une ossature de fins tubes d'acier

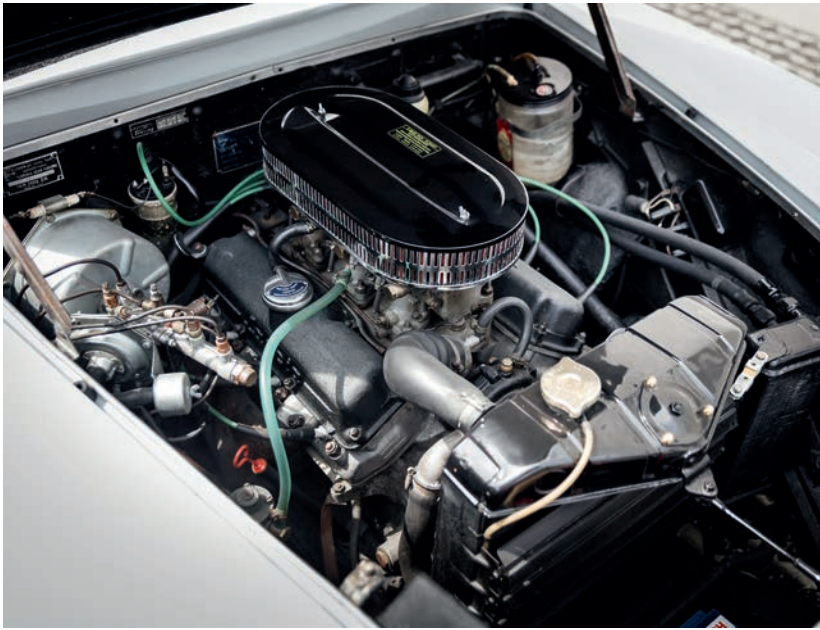
habillée d'aluminium. La ligne est élégante et l'habitacle lumineux grâce à une vaste lunette arrière.

L'exemplaire que nous présentons est une version 3C, plus performante grâce à ses 3 carburateurs. Réputée pour son comportement moderne, ses 4 freins à disque, ses son essieu arrière de Dion et sa boîte 4 vitesses placée à l'arrière font de la Flaminia 2.5 3C Touring une voiture équilibrée et extrêmement agréable à conduire. Élégante dans sa combinaison blanche avec un intérieur en cuir noir, la voiture se présente dans un bon état général, ses chromes tout comme sa sellerie ont été refait il y a quelques

années. L'instrumentation est identique à celle de la berline, mais le volant est à trois branches surmonté d'une jante en bois et les sièges se distinguent par le dessin des dossiers à trois larges côtes dits « en trèfle ». Délivrée neuve en Italie, la voiture a connu 3 propriétaires à Rome avant de rejoindre son propriétaire actuel en 2016. Déjà une belle collection de voitures italiennes, elle n'a que très peu roulé, raison pour laquelle nous la présentons à la vente. Révisée, la voiture a conservé son titre de circulation italien d'origine. Il s'agit d'un bel exemplaire qui témoigne de la noblesse de la conception de la marque de Turin.



AGUTTES



Designed by Pininfarina, the Lancia Flaminia saloon made its debut at the Turin Motor Show in 1956 and symbolised the Italian luxury car. Replacing the Aurelia, the Flaminia carried over the same general layout, but with a different monocoque construction, while the Aurelia's traditional sliding pillar front suspension made way for more modern double wishbones and coil springs. Two years later, it was again at the Turin Motor Show that Lancia and Touring presented a GT version of the Flaminia. Built on a shortened wheelbase of 99.2in (2520mm) rather than 113.0in (2870mm), it followed Touring's Superleggera approach, with a framework of small-diameter steel tubes covered with aluminium panels.

It had elegant styling and a light interior thanks to its large rear screen.

The example we are offering for sale is a 3C version, with improved performance provided by its triple carburetors. Renowned for its modern handling characteristics, with disc brakes all-round, a De Dion rear axle and a rear-mounted four-speed gearbox, the Flaminia 2.5 3C Touring is a well-balanced car which is extremely pleasant to drive. With its elegant combination of white paintwork and black leather interior, the car appears in good general condition; its chromework and upholstery were restored a few years ago. It has the same instruments as the saloon, but is fitted with a three-spoke steering

wheel with a wooden rim and distinctive seats, the backrests of which have a so-called 'cloverleaf' design with three wide sections. Supplied new in Italy, the car had three owners in Rome before being acquired by its current owner in 2016. Already the custodian of a fine collection of Italian cars, he has driven it very little and is therefore offering it for sale today. The car has been serviced and still has its original Italian registration papers. It is a fine example of the marque, which bears witness to the prowess of its engineers in Turin.



AGUTTES

39 // 1960 - FERRARI 250 GT COUPÉ PININFARINA

Titre de circulation italien / Italian registration papers
Châssis n°2003 GT / Chassis number: 2003 GT
N° de moteur : 2003 GT 534F / Engine number: 2003 GT 534F
Moteur V12 de 2953 cm³ / V12 engine – 2953cc

550 000 / 650 000 €

343 exemplaires produits
Pureté des lignes Pininfarina
Performances du V12 3 litres
Certificat d'authentification Ferrari

*343 cars built
Pure lines by Pininfarina
3-litre V12 performance
Ferrari production data certificate*



Dévoilée en 1952, la première Ferrari 250 baptisée S en raison de sa vocation sportive brille en compétition. Les améliorations constantes qui lui sont apportées conduisent à la fabrication en 1953 de la 250 MM (pour Mille Miglia) en l'honneur de la victoire obtenue en 1952 par Giovanni Bracco dans cette grande classique de l'époque. Le premier modèle MM est réalisé en collaboration avec le carrossier turinois Pinin Farina, déjà reconnu pour ses réalisations sur les 166 et 212 Inter. Puis, l'association se poursuit avec la 250 Europa et la 250 Europa GT qui marque le

vrai début des Ferrari 250 Grand Tourisme. Présentée au Salon de Milan en 1958, la 250 GT Coupé Pininfarina dispose du V12 Colombo de la 250 Europa GT dont la puissance a été portée à 240 ch à 7 000 tr/min. Ses performances sont spectaculaires pour l'époque. Avec le 0 à 100 km/h chronométré en 6'7 et une vitesse de pointe de 240 km/h, elle surclasse ses concurrentes Aston Martin DB4 et Jaguar XK. La production de la 250 GT Coupé Pininfarina marque un nouveau tournant dans l'histoire, non seulement de Ferrari, mais également de Pininfarina (désormais en un seul

mot). L'un et l'autre ont pour la première fois recours à un processus de fabrication standardisé proche de la production en série. Ainsi, Ferrari met officiellement en place en 1958 sa première ligne d'assemblage, tandis que Pininfarina termine le déménagement de ses installations dans sa nouvelle usine de Grugliasco. Avec une production qui ne va cesser de croître pour atteindre 343 exemplaires, ce modèle s'impose comme un best-seller et va assurer la bonne santé financière de Ferrari dans ce début de décennie 1960.

Notre modèle porte le numéro de





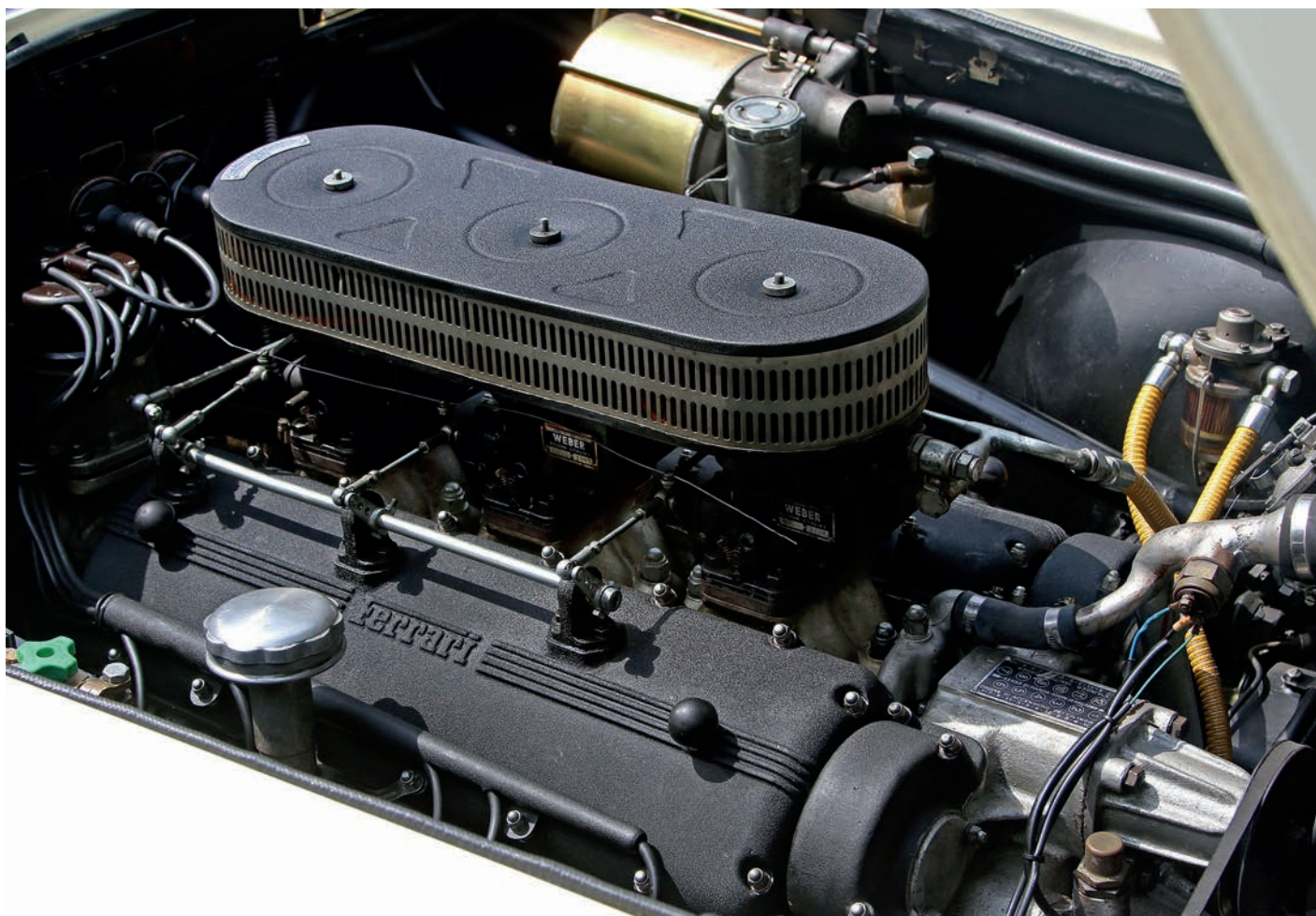
châssis 2003 GT et a été livré neuf en septembre 1960 à son premier propriétaire. Celui-ci l'a conservé pendant quinze ans et a notamment procédé au changement de sa teinte d'origine Grigio Conchiglia pour lui préférer la couleur blanche qu'elle porte encore aujourd'hui. Notre 250 GT Coupé change de mains en 1975. Quelques années plus tard, son nouveau propriétaire cèdera la voiture à son fils qui mettra la carte au grise au nom de son épouse. L'exemplaire 2003 GT n'a par conséquent connu que trois réels propriétaires, demeurant de surcroît dans la même famille

depuis 42 ans. Signalons que cette Ferrari est matching number et possède, fait rare, tous les documents de son montage chez Ferrari. Très belle sur le plan de sa carrosserie, ce 250 GT Coupé présente une sellerie en cuir rouge intégralement refaite chez Luppi il y a une quinzaine d'années. Élégamment patiné, l'habitacle est superbe. Lors de notre prise en main, son fonctionnement mécanique nous a apporté entière satisfaction. Démarrant à la première sollicitation, bien campé sur ses roues et parfaitement guidé, son comportement est équilibré, son moteur mélodieux et sa

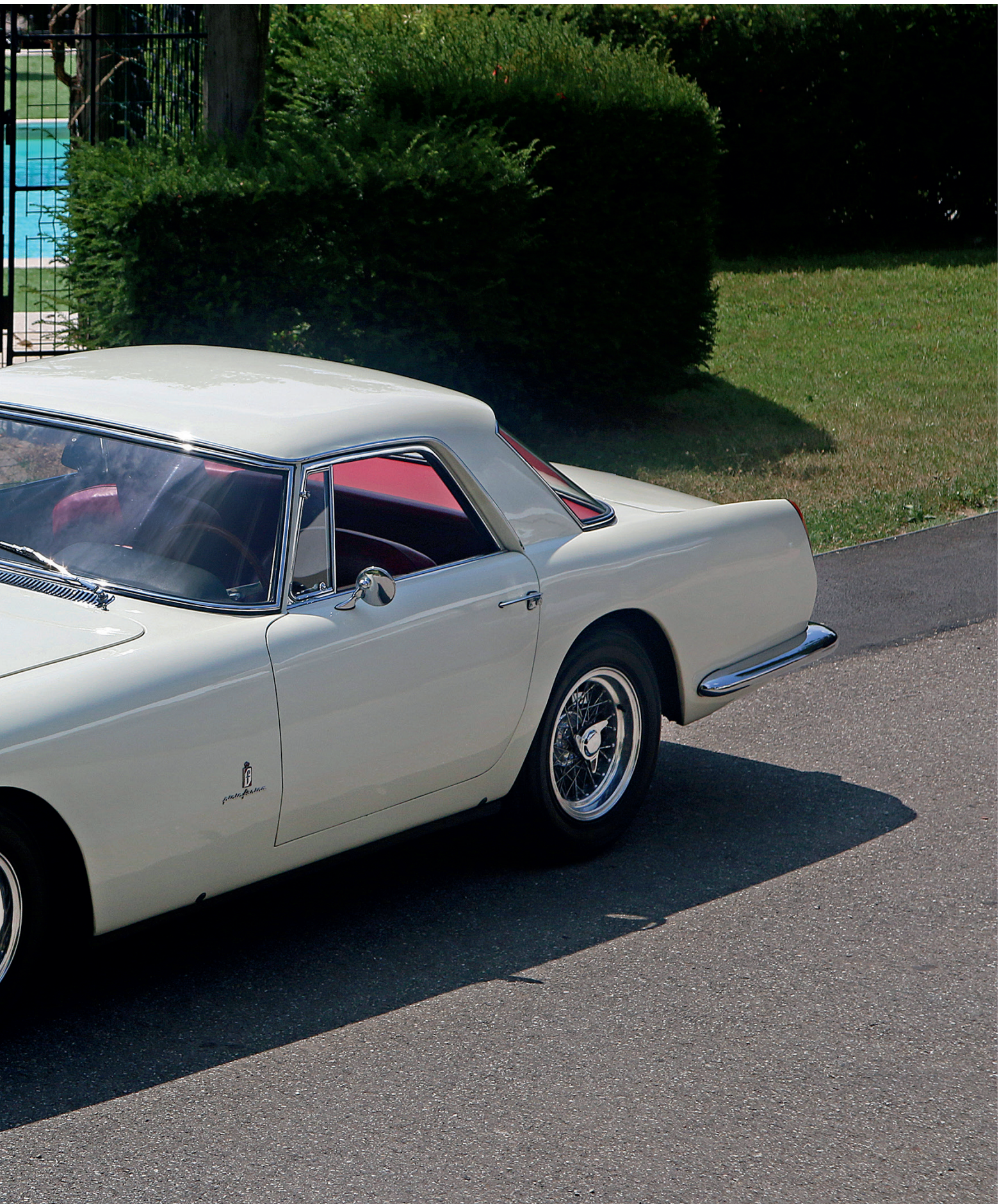
boîte de vitesse parfaitement étagée. Il s'agit là d'un très bel exemplaire à l'histoire singulière. Eligible à une classification Ferrari, son futur propriétaire aura le choix en lui redonnant sa très belle et rare teinte d'origine ou en conservant sa patine de plus de quarante ans.



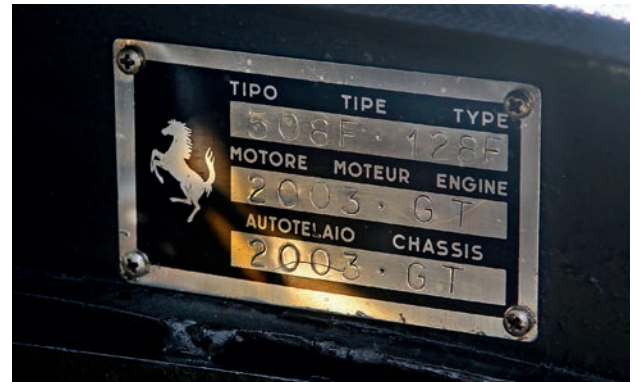
Unveiled in 1952, the first Ferrari 250 - named the 'S' due to its sporting vocation - excelled in competition. The continuous improvements made to it led to the production in 1953 of the 250 MM (for Mille Miglia), in honour of Giovanni Bracco's victory in 1952 in this classic event of the period. The first MM model was built in collaboration with the coachbuilder from Turin, Pinin Farina, already recognised for its work on the 166 and 212 Inter. Their relationship continued with the 250 Europa and 250 Europa GT, which marked the real start of the Grand Touring Ferrari 250s.







AGUTTES



Presented at the Milan Show in 1958, the 250 GT Coupé Pininfarina was fitted with the Colombo V12 from the 250 Europa GT, with its output increased to 240bhp at 7000rpm. Its performance was breathtaking for its time. With 0-62mph timed at 6.7 seconds and a top speed of 149mph, it outperformed its rivals, the Aston Martin DB4 and Jaguar XK. The production of the 250 GT Coupé Pininfarina marked a turning point in the history not only of Ferrari, but also of Pininfarina (now spelled as one word). For the first time, they each adopted a standardised manufacturing

process close to mass production. In 1958 Ferrari set up its first assembly line, while Pininfarina completed the transfer of its facilities to its new factory in Grugliasco. With its production steadily increasing to reach a total of 343 cars, the model stood out as a bestseller and ensured Ferrari's financial wellbeing at the start of the 1960s. The model which we are offering for sale is chassis number 2003 GT and was delivered new to its first owner in September 1960. He kept it for 15 years and changed its original Grigio Conchiglia colour for the white paint-

work it has retained until now. Our 250 GT Coupé changed hands in 1975. A few years later, its new owner passed on the car to his son, who registered it in his wife's name. As a result, chassis number 2003 GT has effectively had only three owners and, moreover, has been in the same family for 42 years. It should be noted that this Ferrari is a 'matching numbers' car and, unusually, has all its assembly documentation from Ferrari. With very attractive bodywork, this 250 GT Coupé has red leather upholstery which was completely restored by Luppi some 15 years ago.



With its elegant patina, the interior is superb. During our test, it performed to our entire satisfaction. Starting without hesitation, with a firmly planted feel and excellent steering, it has balanced handling, a tuneful engine and a gearbox with perfectly chosen ratios. This is a very fine example with a remarkable history. Eligible for certification by Ferrari, its next owner will have the choice of repainting it in its rare and beautiful original colour, or keeping the patina it has acquired over more than 40 years.

40 // 1966 - BSA A65L LIGHTNING

Titre de circulation américain – Attestation FFVE / American registration papers – FFVE certificate

N° de cadre : A65L13960 / Frame number: A65L13960

Moteur bicylindre 4 temps de 654 cm³ développant 53 chevaux à 7000 tr/mn /

Engine: two-cylinder, four-stroke – 654cc – developing 53bhp at 7000rpm

7 000 / 9 000 €

Modèle phare de la marque
Belle, performante et confortable
Concurrente émérite de la célèbre
Triumph Bonneville

*BSA's flagship model
Comfort, performance and good looks
A worthy competitor to the famous Triumph
Bonneville*



Marque de légende, incarnation de la grande époque de la moto britannique, BSA (pour Birmingham Small Arms Company) était à l'origine un fabricant d'armes britannique qui diversifia ses activités au début du siècle dernier. Ainsi BSA produisit des bicyclettes, des automobiles (sous sa propre marque et sous celle de Daimler) et s'investit dans de nombreux autres secteurs industriels comme l'aviation, le chromage, les machines-outils... C'est en 1911 que la marque présente sa première moto. BSA connaît ensuite un succès grandissant et s'offre Triumph Motorcy-

cles au début des années 1950. Ce groupe est alors le premier constructeur de motos au monde. Le modèle A65 Lightning, version à deux carburateurs de la A65, fut produit de 1965 à 1972. Bénéficiant d'un moteur d'une cylindrée de 654 cm³ développant 53 chevaux, il s'agissait d'une moto sportive capable d'atteindre les 180 km/h. Des performances qui firent de ce modèle l'un des modèles phares de la marque BSA et une sérieuse concurrente de la Triumph Bonneville, autre référence de l'époque. Le modèle que nous présentons et un modèle 1969 ayant bénéficié de certaines modifica-

tions comme un nouvel équilibre entre les têtes d'échappement, de silencieux révisés et de surfaces de joint plus larges sur les boîtiers du moteur, ainsi qu'un nouveau frein à tambour de 8 pouces à l'avant.



A legendary marque that symbolised the golden age of the British motorcycle industry, BSA (an abbreviation of Birmingham Small Arms Company) was originally a British arms manufacturer, which diversified its activities at the beginning of the last century. BSA produced bicycles, cars (under its own brand and that of Daimler) and was active in other sectors of industry such as aviation, chromium-plating and machine tools. In 1911, BSA introduced its first motorcycle. It went on to enjoy growing success and bought out Triumph Motorcycles at the start of the 1950s. At the time, the

group was the largest manufacturer of motorcycles in the world. The A65 Lightning model, a twin-carburettor version of the A65, was produced from 1965 to 1972. With a 654cc engine developing 53bhp, it was a sports bike capable of a top speed of 112mph. Its performance made it one of BSA's flagship models and a serious rival for the Triumph Bonneville, which also set the standard at the time. The model we are offering for sale is a 1969 version with a number of improvements, including rebalanced exhaust headers, redesigned silencers and widened crankcase-half

mating faces, as well as a new 8-inch drum brake at the front.

41 // 1965 - BULTACO TSS 125

N° de cadre : 600 431 / Frame number: 600 431

N° de moteur : M 600 431 6 / Engine number: M 600 431 6

Moteur : Monocylindre 2 temps 125 cm3 développant 24 chevaux 10 300 tr/mn ! /

Engine: single-cylinder, two-stroke – 125cc – developing 24bhp at 10,300rpm!

19 000 / 24 000 €

Moto de course à palmarès
Superbe état d'origine, Historique clair

*Racing bike with competition history
Superb, original condition and clear history*



Plus connu pour ses motos tout-terrain, on oublie que la société espagnole Bultaco fut d'abord spécialisée dans les machines de route et de compétition sur circuit. Ancien champion moto, Francisco Bulto son fondateur commercialise sa première machine 125 cm3 de route surnommée Tralla qui ne tarde pas à briller également en compétition à travers le monde.

Jamais restaurée et matching numbers, cette rare Bultaco TSS 125 est un monocylindre à refroidissement liquide équipée d'origine d'une boîte 6 vitesses. Achetée neuve en 1965 à

l'usine Bultaco par le pilote français Jean Auréal (Vainqueur du Grand Prix de France 125 cm3 1969 sur Yamaha) il l'utilisa dans le cadre du Championnat de France 1965 et 1966 avec un certain succès, notamment à Montlhéry où il termina troisième en juin 1965, premier en avril et septembre 1966, et deuxième en mai de la même année. Dotée d'un historique clair, Jean Auréal la vendit à la fin des années 60 à un collectionneur qui la conserva pendant 43 ans ! Remise en route, l'allumage a été remplacé par un allumage électronique, mais l'allumage d'origine (bobine, rupteur) a

été conservé et pourra être remonté. Complète à un détail près, il manque le manomètre de température d'eau, elle dispose de son manuel d'utilisateur Bultaco original et de son document de douane datant de 1965 !



Better known for its off-road bikes, it is sometimes forgotten that the Spanish company Bultaco originally specialised in motorbikes for road use and track racing. A former motorcycle champion, its founder Francisco Bulto launched his first 125cc road bike known as the 'Tralla', and it soon achieved success in competition around the world.

Never restored, this rare 'matching numbers' Bultaco TSS 125 has a water-cooled single-cylinder engine and was fitted as standard with a six-speed gearbox. Bought new in 1965 from

the Bultaco works by the French rider Jean Auréal (winner of the 125cc class in the 1969 Grand Prix de France, on a Yamaha), he used it during the 1965 and 1966 French Championship with some success, notably here at Montlhéry, where he finished third in June 1965, first in April and September 1966, and second in May of the same year. With a clear history, Jean Auréal sold it at the end of the 1960s to a collector who kept it for 43 years! When it was recommissioned, the ignition was replaced by an electronic system, but the original ignition (coil and contact breaker) has been kept and could be

refitted. The bike is complete bar one small detail – the water temperature gauge is missing – and it still has the original Bultaco owner's manual and customs papers from 1965!

42 // 1995 - DUCATI 916 STRADA

Carte grise française / French registration

N° de châssis : ZDM916S001781 / Chassis number: ZDM916S001781

Motorisation : bicylindre en V – 916 cm³ – 109 chevaux / Engine: v-twin – 916 cc – 109 bhp

8 000 / 12 000 €

Une légende

Une véritable moto de course en tenue
de soirée

Carte grise française

A true legend

A racing bike in a cocktail dress

French registration



Certaines productions de l'ingénierie débutent leur carrière avec tous les atouts dans leur berceau. Ce fut le cas de la Ducati 916, considérée aujourd'hui comme un véritable jalon dans l'histoire de la moto de sport. Dessinée par Massimo Tamburini, son allure est parfaite et a inspiré toute les sportives qui lui ont succédés. Le design sera tellement réussi qu'il sera conservé par Ducati pendant près de 10 ans. Quant au moteur, il s'agit du DesmoQuattro à quatre soupapes par cylindres conçu par Massimo Bordi, gonflé à 916 cm³. Il développe la puissance de 109 chevaux, très impor-

tante pour un bicylindre de moins de 1000cm³. Dès son lancement, la 916 était un rêve, aussi belle que performante.

Première main, notre Ducati 916 Strada fut immatriculée le 15 mars 1995 en Charente Maritime et se présente dans un état proche du neuf. Affichant 27 500 km au compteur, elle fut intégralement révisée avant la vente par sa propriétaire. Seule 916 Strada disponible à la vente en France, elle est l'une des meilleures motos jamais sorties des usines Ducati.



Some pieces of engineering starts their career with all assets, just like the Ducati 916. Drawn by Massimo Tamburini, it is still considered as one of the most beautiful sports bike ever made. Its style inspired all superbikes that came after. Its shape was so beautiful that it was used by Ducati for almost 10 years. The engine is the 4-valves per cylinder Desmoquattro 916cc v-twin designed by Massimo Bordi, developing 109 bhp, which is quite important for a less than 1000cc engine. The 916 was already a dream when released, as fast as beautiful. Our example was delivered brand new

on 15 March 1995 in Charente Maritime. It is almost in brand new condition, the odometer shows only 27 500 kilometers. It has also been fully checked by its owner, it is now one of the most beautiful 916 available in France.

43 // 1998 - DUCATI 916 SENNA

Carte grise britannique / British registration

N° de châssis : ZDM916S1012498 / Chassis number: ZDM916S1012498

Motorisation : bicylindre en V – 916 cm³ – 109 chevaux / Engine: v-twin - 916cc – 109 bhp

12 000 / 18 000 €

Série limitée difficile à trouver

Machine hors du commun

Hommage à l'un des plus grands pilotes
de Formule 1

Very rare limited edition

Outstanding machine

*A tribute to one of the best Formula-One
pilote in the history*



La Ducati 916 « Senna » est apparue en 1995, un an à peine après la disparition du champion, qui était un grand ami des frères Castiglioni, propriétaires de Ducati à l'époque. Cette moto extraordinaire est basée sur la 916 Strada sur laquelle plusieurs pièces de la version SP sont venues se greffer, telles que certains éléments de carénage et les lèche-roues en fibre de carbone, des suspensions Öhlins réglables ou encore des échappements Termignoni. Vendue en trois séries limitées de 300 exemplaires, tous les bénéfices des ventes sont revenus au profit de la Fondation Senna pour les enfants défavorisés du Brésil.

Vendue neuve au Japon, notre 916 Senna est la 24ème moto produite de la série. Véritable rareté, elle est la seule répertoriée en France et la seule à vendre aujourd'hui sur le marché. Immatriculée en Angleterre, il suffira d'obtenir un certificat de conformité français auprès du constructeur pour lui obtenir une carte grise française. En effet, les modèles japonais sont en tous points identiques aux modèles européens. Révisée et prête à rouler, elle est aujourd'hui l'une des Ducati les plus recherchées.



The Ducati 916 "Senna" was released barely one year after Ayrton died, who was a great friend of the Castiglioni brothers, owner of Ducati at that time. Based on a 916 Strada, the Senna shares many parts of the 916 SP like body parts in carbon fiber, Öhlins suspensions and Termignoni exhausts. It was sold in 3 limited series of 300 examples and all the benefits were given to Senna's Foundation for disadvantaged child in Brazil.

Sold brand new in Japan, our Senna is the 24th motorbike of its series. It is a very rare motorbike to find and it is reg-

istered in Great-Britain. A conformity certificate should be asked to Ducati to register this sublime motorbike in France. Despite its Japanese origin, this motorbike is the very same of European version. Ready to race and fully maintained, it is now one of the most sought after Ducati.

44 // 2000 - DUCATI 900 MHE

Carte grise britannique / British registration

N° de châssis : ZDMV300AA1B001220 / 0967 2000 / Chassis number: ZDMV300AA1B001220 / 0967 2000

Motorisation : bicylindre en V - 904cm³ - 75 chevaux / Engine: v-twin - 904cc - 75 bhp

16 000 / 22 000 €

Série très limitée mêlant tradition
et modernité

L'hommage de Ducati à au plus grand
des pilotes de moto

Design et conception exclusive

*Very limited series made with both tradition
and modernity*

*The tribute of Ducati to one of the best
motorbike pilot ever*

A very exclusive model

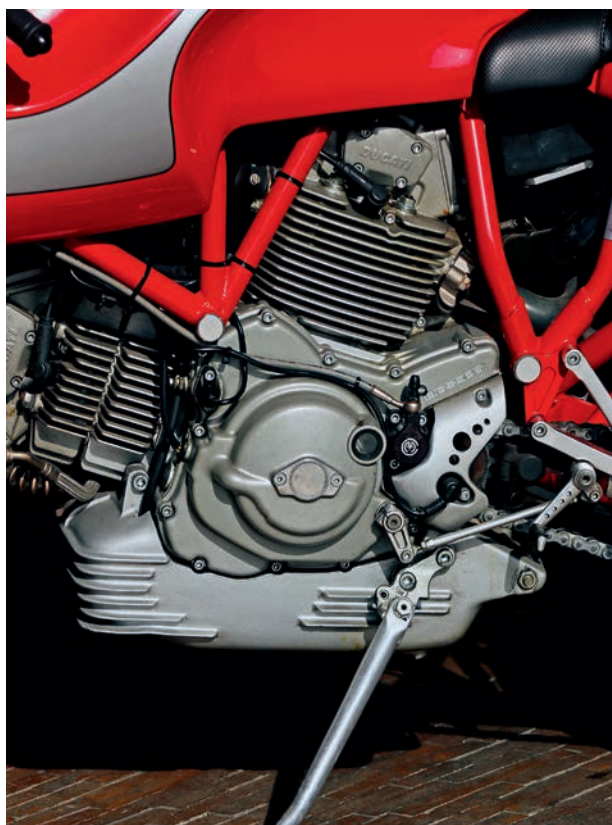


Dans les années 1970, Mike Hailwood, neuf fois champion du monde de moto, apporte sa virtuosité au guidon des productions de Bologne. Pour lui rendre hommage, Ducati habilla sa célèbre 900SS d'une livrée exclusive spécifique qu'elle titre « Mike Hailwood Replica ». C'est à l'époque moto la plus rapide du monde. Pour entrer dans le 21ème Siècle, Ducati fait revivre cette légende grâce à son histoire, en évoquant à la fois un modèle mythique et un pilote extraordinaire. La MHe 900 est pourvue du moteur de la 900 SS « Pantah » à distribution desmodromique par courroie conçu par Fabio Taglioni, développant

75 chevaux. Son esthétique reprend directement le dessin des motos de courses des années 1970.

Vendue neuve au Japon, notre 900 MHe n'a parcouru à ce jour que 5 000 km. Presque neuve, elle a été révisée par son propriétaire avant la vente et se présente avec une estimation défiant toute concurrence ! Véritable rareté, elle est immatriculée en Angleterre, mais il suffira d'obtenir un certificat de conformité français auprès du constructeur pour lui obtenir une carte grise française. En effet, les modèles japonais sont en tous points identiques aux modèles euro-

péens. Seuls 2000 exemplaires furent assemblés, et vendus uniquement par internet. Autant dire que les occasions d'en trouver une dans cet état est quasiment impossible !



In the 1970's, Mike Hailwood, Ducati's pilot, won the world champion in motorbike categories nine times. As a tribute, Ducati made the 900 Mike Hailwood Replica, the fastest bike on earth at that time. To let Ducati in the 21st Century, the Bolognese factory resurrects this legend with the 900 Mike Hailwood Evoluzione. It is powered with the Pantah 900 SS engine designed by Fabio Taglioni, developing 75 bhp. Its body shape is clearly inspired from the 1970's.

Our 900 MHe was originally sold brand new in Japan and has covered only

5000 kilometers. In an almost brand new condition, it has just been maintained by its owner before the auction, it is proposed for a very attractive estimation! Extremely rare, it is now registered in Great Britain and will need a conformity certificate to be registered in France. Japanese motorbikes are identical to the Europeans examples. Only 2000 bikes were made, sold only on the Internet. One of the reasons why the 900 MHe is very hard to find.

45 // 1969 - FIAT 500 ABARTH 695 SS

Carte grise française / French registration papers

N° de châssis : 2123574 / Chassis number: 2123574

Moteur : 2 cylindre vertical – 689 cc - 38 ch. / Straight-twin engine – 689cc – 38bhp

15 000 / 20 000 €

Une vraie petite bombe
Capital sympathie élevé
Etat très désirable

*A true pocket rocket
Hugely likeable
Highly sought-after condition*



La FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) des 1936 s'est illustrée dans la fabrication des automobiles urbaines polyvalentes en produisant la Topolino puis dès 1957 la Fiat 500 Nuova sous le contrôle de Dante Giacosa. Présenté en juillet 1957 à Turin, le nouveau modèle était équipé d'un moteur bicylindre de moins de 500 cm³ de seulement 13 ch. Des novembre 1957 commence la collaboration avec Carlos Abarth afin d'améliorer les performances de la 500. Des évolutions techniques ont permis de porter à 19 ch la puissance de ce petit moteur qui s'illustra rapidement sur l'autodrome de Monza en parcou-

rant 18 000kms à la vitesse moyenne de 108 km/h ! Les modèles évoluent et en 1964 est présentée la 695 SS qui succède à la 595 en proposant 38 ch. Considérée comme la 500 Abarth la plus homogène et la plus facile à utiliser, elle sera aussi probablement la voiture de moins de 3 mètres la plus rapide avec une vitesse de pointe de 135 km /h.

L'exemplaire que nous vous proposons a été mis en circulation en juin 1969 et provient du garage d'un amateur reconnu de la marque au scorpion. Dans sa classique couleur blanche légèrement personnalisée, notre 500

possède un bel intérieur rouge. L'état mécanique est désirable et donnera à son futur propriétaire des satisfactions notables tant dans le cas d'un usage urbain où la 695 SS se révélera d'une efficacité redoutable, que dans le cadre d'événements historiques où sa vigueur lui permettra de rentrer en compétition avec des modèles aux allures plus bourgeoises. Bien chaussée, utilisée au quotidien, bien équipée aussi de nombreux accessoires Abarth, cette 695 constitue une jolie opportunité.



As early as 1936, FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) made a name for itself building practical, small city cars: first, the Topolino and then, from 1957, the Fiat 500 Nuova, designed under the direction of Dante Giacosa. Introduced in Turin in July 1957, the new model was equipped with a two-cylinder engine of under 500cc, producing just 13bhp. In November 1957, Fiat began to collaborate with Carlo Abarth to improve the performance of the 500. Changes to the little engine increased its output to 19bhp, and the car soon won fame at the Autodrome at Monza, where it covered 11,200 miles at an

average speed of 67mph! The models continued to evolve, and in 1964 the 695 SS – which developed 38bhp – was introduced as the successor to the 595 SS. Considered to be the best all-round 500 Abarth model and the easiest to drive, it was probably also the quickest car under 10 feet in length, with a top speed of 84mph.

The model which we are offering for sale was first registered in June 1969 and comes to us from the collection of a well-known Abarth enthusiast. Painted the traditional white and slightly customised, our 500 has a fine red interior. The engine is in enviable condition

and is set to give the car's new owner considerable satisfaction, whether in city driving, where it should be formidably effective, or in historic motor-sport events, where its powerful engine will let it compete with much grander machines. Fitted with good tyres, used every day and well equipped with many Abarth accessories, this 695 represents a fine opportunity.

46 // 1961 - FIAT ABARTH 850 TC

Carte grise française / French registration papers

N° de châssis : 963747/ Chassis number: 963747

Moteur : 4 cylindre en ligne – 847 cc - 52 ch. / Engine: 4-cylinder in-line – 847cc – 52bhp

20 000 / 25 000 €

Eligible aux plus importantes épreuves historiques

Mécanique performante et fiable

Elle a tout d'une grande !

Eligible for the most important historic motorsport events

Reliability and good performance

Big at heart!



La FIAT Abarth 850 TC Berline, TC signifiant « Tourisme Compétition » a été produite dès 1960 sur la base de la FIAT 600 dont elle reprend la carrosserie, modifiée au niveau du pare chocs avant afin de loger un radiateur d'huile. Fabriquée jusqu'en 1966 elle dispose de performances brillante pour une petite voiture d'à peine plus de 3 mètres. Egalement nommée 850 Nurburgring, cette auto vitaminée rivalisera en performances avec nombres de voitures bien plus

puissantes et moins habiles dans de nombreuses épreuves sportives. Si les grandes lignes droites ne constituent pas son terrain de jeu favori, les courses tortueuses lui donnent toutes ses chances.

Le modèle que nous vous proposons a été vendu neuf en France en 1961 et conserve son immatriculation d'origine. Il se présente dans sa classique livrée blanche et possède des sièges baquet rouge ainsi qu'un équipe-

ment assez complet pour prendre part aux courses du calendrier historique. S'étant illustrée lors de l'édition du Tour Auto, celle-ci est équipée d'un arceau, de son équipement incendie et de harnais de sécurité. Bien chaussée sur ses roues Campagnolo, elle est prête à s'engager pour de nouvelles aventures. Une révision suffira pour lui permettre de remonter les marches des podiums.



The Fiat Abarth 850 TC saloon (TC standing for 'Touring Competition') was produced from 1960 onwards. It was based on the Fiat 600 and used its bodyshell, with the front bumper modified to accommodate an oil cooler. Built until 1966, it delivered superb performance for a car which was little more than 10 feet long. Also known as the 850 Nürburgring, this pepped-up little car had performance to match many models which were more powerful but less accomplished

in many motorsport events. While long straights were not its forte, races on twisting tracks gave it every chance to excel.

The model which we are offering for sale was sold new in France in 1961 and still has its original registration number. It is finished in the traditional white colour scheme and has red bucket seats, as well as several items of equipment installed to take part in races on the historic motorsport

calendar. The car performed well in the Tour Auto and is equipped with a roll bar, fire extinguisher system and safety harnesses. With good tyres on its Campagnolo wheels, it is ready for new adventures. It needs only to be serviced before taking its place once again on the winners' rostrum.

AGUTTES

47 // 1985 - AUTOBIANCHI Y10 TURBO CHARDONNET

Carte grise française / French registration papers

Numéro de châssis : ZAA15600000042056 / Chassis number: ZAA15600000042056

Moteur 4 cylindres de 1049 cm3 turbocompressé, kit 125 chevaux / Engine: turbocharged 4-cylinder – 1049cc - fitted with 125bhp kit

12 000 / 18 000 €

Ex Rallye Monte-Carlo 1986

L'une des trois Y10 Turbo Groupe N

du Team Chardonnet

Véritable intérêt historique en compétition

125 cv sous le capot !

Ex Rallye Monte-Carlo 1986

One of three Team Chardonnet Group N

Y10s

Of genuine historic interest in motorsport

125bhp under the bonnet!



Présentée au salon de Genève en 1985, l'Autobianchi Y10 s'inscrit comme la remplaçante de la populaire A112. Sous le capot, deux cylindrées sont disponibles : 999 cm3 et 1049 cm3. C'est sur cette dernière version à carburateur double corps Weber qu'un turbocompresseur sera adapté pour obtenir la puissance de 85 chevaux à 5750 tr/min. Capable d'atteindre les 180 km/h et de passer de 0 à 100 en 9.5 secondes, l'Y10 Turbo est destinée à succéder à l'A112 Abarth. Au total, 13 190 exemplaires ont été produits. Parmi eux, trois feront l'objet d'une préparation Groupe N par l'importateur français

de la marque : André Chardonnet, dont l'écurie a brillé quelques années plus tôt en championnat de France des rallyes avec la Lancia Stratos d'un certain Bernard Darniche. Le Team Chardonnet les engage au Rallye Monte-Carlo 1986, durant lequel l'une des Y10 sera détruite. Les deux restantes participent ensuite au Tour de Corse. Puis, une seule (immatriculée 9043 KD 93) sera alignée au Critérium des Cévennes avec l'équipage Pierre Pagani/Eric Escoffier (classé 50^e). Les documents dont nous disposons (passeports techniques originaux FISA & FFSA, photos d'époque...) confirment qu'il s'agit du

modèle présenté. Pilotée ensuite par Philippe Venot, à qui l'actuel propriétaire l'a rachetée, cette Y10 participera en 1989 au Rallye national des géants, au Rallye national de Dunkerque, au Rallye Sprint régional de Villeneuve d'Asq, et en 1991 au Rallye régional de Doullens. Cette Y10, l'une des trois utilisées par le Team Chardonnet en compétition, mérite d'être restaurée et remise dans sa configuration d'origine pour recouvrer son intérêt historique.



Introduced at the Geneva Motor Show in 1985, the Autobianchi Y10 was the replacement for the popular A112. Under the bonnet, two engines were available, with a capacity of 999cc or 1049cc. It was to the latter version, with a twin-barrel Weber carburettor, that a turbocharger was fitted, to develop maximum power of 85bhp at 5750rpm. Able to reach a top speed of 112mph and to accelerate from 0-62mph in 9.5 seconds, the Y10 Turbo was the successor to the A112 Abarth. Altogether, 13,190 cars were built. Three of them were prepared for Group N by Autobianchi's French importer, André Char-

donnet, whose team had enjoyed much success in the French Rally Championship a few years earlier, thanks to the Lancia Stratos driven by Bernard Darniche. Entered by Team Chardonnet in the 1986 Monte Carlo Rally, one of the Y10s was written off. The two remaining cars next took part in the Tour de Corse, then just one (with the registration number 9043 KD 93) competed in the Critérium des Cévennes, where the crew of Pierre Pagani and Eric Escoffier finished 50th. The documents in our possession (FISA and FFSA technical passports, and period photographs) confirm this is the car we are offering

for sale. Subsequently driven by Philippe Venot, from whom the current owner bought it, the Y10 was entered in 1989 in the Rallye national des géants, the Rallye national de Dunkerque and the Rallye Sprint régional de Villeneuve d'Ascq, and in 1991 in the Rallye régional de Doullens. This Y10, one of the three used by Team Chardonnet in competition, deserves to be restored and returned to its original specification, and so regain its historical value.

AGUTES

48 // 1960 - ALFA ROMEO 2600 SPRINT

Carte grise française / French registration

N° de châssis : 826181 / Chassis number: 826181

N° de moteur : 08444 / Engine number: 08444

Motorisation : 6 cylindres en ligne - 2600 cm3 – 145 ch / Engine: straight-six cylinder 2,600 cm3 – 145 horsepower

35 000 / 55 000 €

Restauration ancienne de qualité

Très élégante présentation

Numéros concordants

Modèle haut de gamme dans la
production Alfa Romeo

Very nice old restoration

Charming condition

Matching numbers

*High-end model in the Alfa Romeo
production line*



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

à l'identité de la marque.

Le modèle présenté fut immatriculé en France sur la Côte d'Azur le 24 février 1966. Son propriétaire actuel, en pris possession en 2004 lors d'une vente aux enchères organisée à Paris. L'auto avait alors été intégralement restaurée par son précédent propriétaire et son fils, respectivement ingénieur et chef d'atelier dans un garage spécialisé. La carrosserie et l'ensemble de la mécanique ont été refaits avec soin à l'exception de l'habitacle qui profite aujourd'hui d'une très belle patine. Les cuirs noir, superbes, ont gardé toute leur souplesse et ressortent à merveille sur les belles moquettes rouges délicieusement passées. Extérieurement,

la carrosserie a bien traversée les ans, quant à la mécanique, son moteur et sa boîte de vitesse à 5 rapports font encore sa réputation tout comme son système de freinage. Grande routière, son propriétaire a parcouru près de 20 000 km à son volant et dispose de toutes les factures d'entretien depuis 2004. Sélectionnée pour un article dans *Rétroviseur*, elle est accompagnée de sa boîte à outils en bois d'origine, de son cric et de son jeu de clef d'origine monté sur son porte clef en cuir de la concession Alfa Romeo à Cannes où elle fut livrée. Cette Alfa Romeo, est de plus en plus recherchée des collectionneurs et sa cote monte en flèche. Le modèle que nous présentons à la



AGUTTES



vente devrait ravir les amateurs les plus exigeants.

et d'offrir des accélérations dignes de ce nom grâce à sa boîte de vitesse à cinq rapports. Autant d'arguments qui permettent à l'Alfa Romeo 2000 Spider Touring de séduire une clientèle huppée.

Le modèle que nous vous présentons arbore une carrosserie en très bel état général dont les lignes sont rehaussées par une peinture rouge de belle facture. Sa sellerie est également très belle, à l'instar de ses garnitures d'habitacle et de ses moquettes. Sa planche de bord conforme à l'origine est équipée de son instrumentation Veglia complète et de son autoradio d'époque. Cette Alfa dis-

pose de son volant d'origine, ainsi que de sa capote et de son couvre-capote, tous deux en bon état. A l'utilisation, ce cabriolet révèle un comportement équilibré sur tous les plans (moteur, boîte de vitesses, freinage...). Signalons que le faisceau électrique, le rééquilibrage des trains et le radiateur d'eau ont bénéficié d'une révision juste avant la vente. Les pneus Michelin 165 400 X ont également été remplacés. Il est important de préciser que la voiture avait fait l'objet d'un rapport détaillé en avril 2014 se révélant extrêmement satisfaisant.

Produit de 1958 à 1961 à 3 443 exemplaires, ce cabriolet haut de gamme bénéficiant d'une élégante carrosserie Touring Superleggera et d'un

confort bien supérieur aux Spider Giulietta et Giulia est particulièrement rare et recherché dans la gamme Alfa Romeo. Plus agréable à conduire et plus belle que la 2600 qui lui succèdera, il s'agit d'une occasion unique de devenir le propriétaire de l'un des cabriolets italiens les plus élégants de la fin des années 50.

The Alfa Romeo 2600 Sprint is one of the flagship models of the 1960's from this Milan-based manufacturer. Elegant and sophisticated, this high-end model received the stylish body design of Giovanni Bertone, who showed his talent once again with this large-dimension coupé, which can seat four passengers

comfortably. Another specific point of this Alfa Romeo is its straight-six engine, produced by a company that would soon move on to V-engine architecture. The motor has a 2,600 cubic capacity with three double-body Solex carburettors, giving it 145 horsepower and the sporty handling that the brand is well known for.

The presented model was registered in France on the French Riviera on February 24th, 1966. Her current owner, bought it in 2004 during an auction organized in Paris. It had been restored

then entirely by her previous owner and his son, respectively engineer and foreman in a garage. The body and the whole mechanics were carefully redone with the exception of the upholstery which takes advantage of a very beautiful patina today. Leathers black are splendid, and stand out marvelously on the beautiful red carpets charmingly past. Outside, the body crossed well the years, as for the mechanics, its engine and its manual gearbox (5 speeds) still make its reputation just like its braking system. With a perfect handling on the

road, her owner travelled about 20 000 km behind her steering wheel and keeps all the invoices of maintenance since 2004. Selected for an article in *Retroviseur* magazine, she is accompanied with her with its wooden tools box, its jack and its original key up on its leather key door of the concession "Alfa Romeo Cannes" where it was delivered. This Alfa Romeo 2600 Sprint, is more and more looked after on the market. 826181 should delight the most demanding classic car chasers.



49 // 1964 - AUSTIN-HEALEY 3000 MARK III

Carte grise française / French registration papers

N°de chassis : BJ8L25505 / Chassis number: BJ8L25505

Moteur 6 cylindres de 2912 cm3 développant 150 chevaux / Engine: 6-cylinder in-line – 2912cc – 150bhp

60 000 / 80 000 €

Voiture parfaitement entretenue et suivie

La plus luxueuse et puissante des AH

La plus confortable aussi !

Perfectly maintained and looked after

The most powerful and luxurious of the Healeys

The most comfortable too!



Créée en 1952 à la suite d'un accord de coentreprise signé entre Leonard Lord, responsable de la division Austin Motor Company de British Motor Corporation, et Donald Healey, pilote automobile de renom, concepteur et designer automobile, la marque Austin Healey entama sa production par les versions 100-4 BN1 puis BN2, de 1953 à 1957, avec des séries limitées préparées pour la compétition (100 S pour Sebring et 100 M pour Le Mans). Suivirent la versions 100-6 équipée d'un 6 cylindres de 2639 cm3, puis 3000 MkI, MkII et Mk III motorisées par un 6 cylindre de 2912 cm3. Sortie en octobre 1963, l'Austin Healey 3000 Mk III est restée

en production jusqu'en mars 1968. Baptisée également BJ8, ce nouveau modèle s'inscrivait comme le plus civilisé et le plus luxueux de toute la gamme avec ses aménagements intérieurs supplémentaires comme le tableau de bord en loupe de bois précieux et la console centrale. Elle disposait d'une vraie capote repliable et de fenêtres montantes qui procuraient une bonne protection contre les intempéries. La version MkIII restera également la plus puissante des Big Healey avec un moteur développant 150 chevaux et un freinage assisté adapté désormais monté en série.

Selon son certificat d'authenticité délivré

par le British Motor Industry Heritage Trust, notre Austin Healey 3000 MkIII (BJ8) fut livrée neuve en décembre 1963 aux Etats-Unis avec cette teinte Red Colorado. C'est par l'intermédiaire d'un marchand parisien que l'auto est vendue à son propriétaire actuel le 31 décembre 2004 à Paris. Roulant régulièrement sur les routes du Calvados où lors de rallyes organisés par le Clubs Healey France en France comme à l'étranger, la voiture affiche désormais 78 435 km au compteur. Entretien avec soin pendant toutes ces années, la voiture a reçu un nouvel échappement inox, de nouvelles jantes à rayons, le changement de l'embrayage et la réfection de l'over-





drive, un nouveau allumage et plus récemment un ventilateur additionnel en plus du changement de la rampe de culbuteurs, des carburateurs complets, de la réfection des freins et de pneus Michelin neufs en février 2017 au garage de la Côte fleurie à Trouville. Côté esthétique, la voiture a également été suivie de près comme en atteste les travaux de carrosserie effectués en 2005 et plus récemment en 2014 sur les bas de caisse, les ailes et les portières. Très élégante avec sa belle sellerie et sa capote beige en excellent état, la voiture est équipée d'une banquette arrière rabattable très pratique pour y loger des bagages et d'un tonneau-cover assorti. Au total : 33 000 € de travaux et entretiens sur factures ont été dépensés pour assurer sa belle présentation et son parfait fonctionnement.

The Austin-Healey marque was created in 1952, following the signature of a joint-venture agreement between Leonard Lord, head of the Austin division of the British Motor Corporation, and Donald Healey, a car designer and renowned racing driver. Production began with the 100-4 BN1 and subsequent BN2 versions from 1953 to 1957,

with limited-series models prepared for competition (the 100S for Sebring and the 100M for Le Mans). These were followed by the 100-6 version, equipped with a six-cylinder 2639cc engine, and then the 3000 Mark I, Mark II and Mark III models, powered by a 2912cc 'six'. Launched in October 1963, the Austin-Healey 3000 Mark III remained in production until March 1968, the last of the 3000s to be built. Also referred to as the BJ8, the new model was the most civilised and luxurious of the range, with additional interior fittings such as its centre console and burr walnut dashboard. It had a proper folding hood and wind-up windows, giving better weather protection. The Mark III remained the most powerful 'Big Healey' built, its engine producing 150bhp and with standard-fit power-assisted brakes better suited to the car's performance.

According to the 'Heritage Certificate' issued by the British Motor Industry Heritage Trust, the Austin-Healey 3000 Mark III (BJ8) which we are offering for sale was delivered new in December 1963 in the United States, finished in its present Colorado Red. It was sold through a

Parisian dealer to its current owner in Paris on 31 December 2004. It has been driven regularly in Normandy and on tours organised by the French Healey Clubs in France and abroad, and now shows 78,435km (48,737 miles) on the clock. Carefully maintained throughout this time, the car was recently fitted with a new stainless-steel exhaust, new wire wheels, a new ignition system and a replacement clutch; the overdrive was also overhauled. More recently, in February 2017, the 'Côte fleurie' garage in Trouville installed an additional fan, changed the rocker arms and carburetors, overhauled the brakes and fitted new Michelin tyres. The appearance of the car has also received much attention, as is clear from the work carried out in 2005 and more recently in 2014 on the sills, wings and doors. A most elegant car, with its fine upholstery and beige hood in excellent condition, it is equipped with a folding rear seat – which is very convenient for carrying luggage – and a matching tonneau cover. Altogether, the bills available show that €33,000 have been spent to service and maintain the car, and so ensure its excellent appearance and perfect mechanical condition.



AGUTTES

50 // 2003 - MASERATI 4200 TROFEO LIGHT « SPIRIT OF HOUSTON »

N° de châssis : ZAMBC38B000008940 / Chassis number: ZAMBC38B000008940

Moteur V8 de 4244 cm3 développant 456 chevaux / Engine: 4244cc V8 producing 456bhp

125 000 / 185 000 €

Authentique GT de compétition usine
8 exemplaires produits
Voiture essentielle dans l'histoire Maserati
Maserati Classiche
Historique limpide

*A genuine works GT racer
Only eight cars built
An essential part of Maserati's history
Maserati Classiche
Clear history*



En 1998, Maserati présente son nouveau coupé sportif : la Maserati 3200 GT. Ses lignes sont signées par le bureau de style Italdesign de Giorgetto Giugiaro auquel la marque a déjà confié le dessin des modèles Ghibli, Bora et Merak. La 3200 GT s'inscrit comme le premier modèle entièrement étudié et mis au point après la reprise du constructeur au Trident par le Groupe Fiat. Si les critiques sont excellentes aussi bien d'un point de vue esthétique qu'en terme de performances et d'agrément, ses superbes feux boomerang marquant sa signature stylistique mettront un terme prématuré à sa carrière... Non homologués sur le

marché américain, la voiture ne peut y être exportée et sera donc remplacée dès 2002 par une voiture étroitement dérivée de la 3200 GT mais plus performante et plus fiable, faisant renouer Maserati avec le succès.

Première Maserati à recevoir un moteur Ferrari, La 4200 GT ou Coupé hérite du volcanique du V8 de 4244 cm3 de la Modena développant 390 chevaux, également installé un an plus tôt sur la Maserati Spyder. La voiture va connaître un succès fulgurant marquant le grand retour de la marque sur le continent américain. Pour marquer le coup, Maserati décide de se relancer en compétition

avec un modèle bien plus affûté et développé pour prendre part aux célèbres 24 Heures de Daytona. Deux concessionnaires Ferrari/Maserati sont choisis pour faire courir les deux voitures : Washington et Houston. Bien loin des coupés disputant le Trofeo Maserati, les deux Maserati Trofeo Light construites par l'usine sont totalement revues et voient leur moteur boosté à 430 chevaux à 7000 tr/mn pour un poids de 1 175 kg portant le ratio poids/puissance à 2,73 ch/kg. Répondant à la réglementation FIA-N-GT, elles sont équipées de la transmission Cambiocorsa, de nouvelles suspensions, d'une aérodynamique encore plus effi-





cace et de nouvelles dimensions pneumatiques ... le verdict est sans appel : la version Trofeo Light boucle le tour du circuit de Fiorano avec un chrono 5 secondes plus rapide que la version Trofeo standard ! Six autres exemplaires seront construits par la suite pour participer au championnat italien.

Le modèle que nous présentons n'est autre que la célèbre Spirit of Houston du team Risi Competizione qui aux mains d'Anthony Lazzaro, Ralf Kelleners et Matteo Bobby se classera à la 11ème place du classement GT des 24 heures de Daytona 2004. Sans connaître le moindre incident de course la voiture franchira la ligne d'arrivée à la 26ème place au général, devant la Washington (16ème en GT et 37ème au général). Il est intéressant de préciser que la Washington continuera le championnat Grand Am alors que Spirit of Houston sera envoyée à Modène et restera à l'usine jusqu'en 2005, date à laquelle

son propriétaire actuel en prendra possession lors d'une vente aux enchères organisée à l'usine Ferrari.

Maserati à l'histoire exceptionnelle, Spirit of Houston est certainement la plus célèbre des huit Trofeo Light produites. Au-delà de son palmarès, son propriétaire, Maseratiste affirmé aime rappeler qu'elle fut reproduite au 1/43 par BBR mais également lors des 100 ans de Maserati, preuve de son importance pour la marque. Dotée d'un historique limpide, elle est accompagnée de son certificat d'authenticité et de son Maserati Classiche complet ainsi que du libro delle Corse réalisé par l'usine. Dernier détail ayant son importance, elle dispose de son dossier fourni par l'usine et de ses factures d'entretien. On note d'ailleurs qu'en 2008, Italtecnica – le constructeur de la voiture pour l'usine – a procédé à une importante révision qui a également permis d'augmenter la puissance de son moteur de 430 à 456 chevaux. Roulant

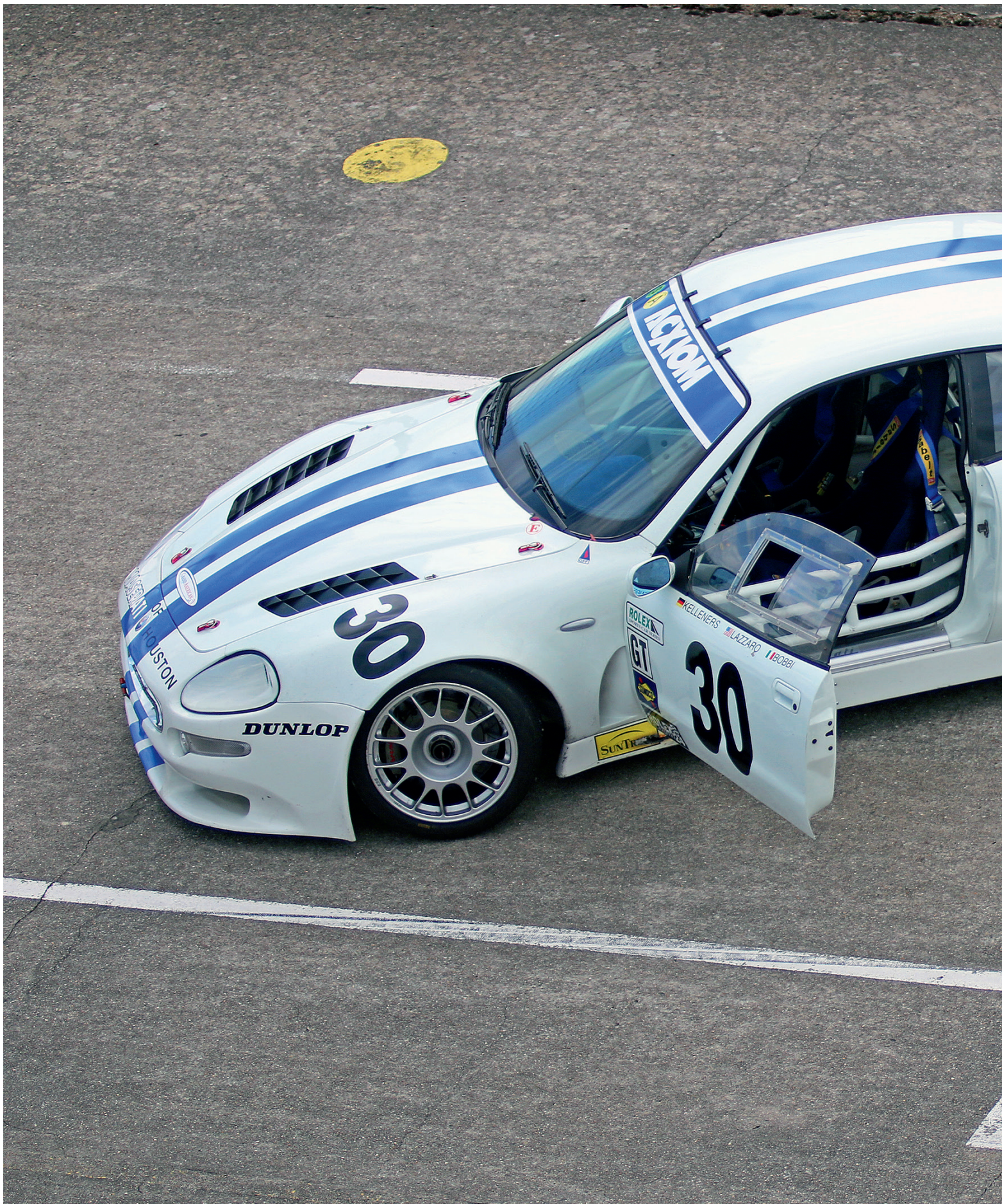
régulièrement à son volant lors de manifestations privées ou rassemblements en honneur de la marque comme lors de la première édition du concours Chantilly Arts & Elégance Richard Mille en 2014, son propriétaire avait pris soin de constituer un stock de pièce important pour assurer son bon fonctionnement. Il sera confié à son futur propriétaire (ailerons, jantes, pneus slicks et pluie neufs, échappements d'origine, disques de freins...). Eligible désormais aux plus prestigieuses épreuves du calendrier historique, cette Maserati Trofeo Light est un ticket d'entrée à Daytona Classic mais aussi au Master Endurance Legends dédiés aux prototypes et GT de 1995 à 2011.

Rare, performante, fiable, belle et facile à prendre en main, la Maserati 4200 Trofeo Light Spirit of Houston est prête à prendre la piste dans les meilleures conditions et pour le plus grand plaisir de son pilote.

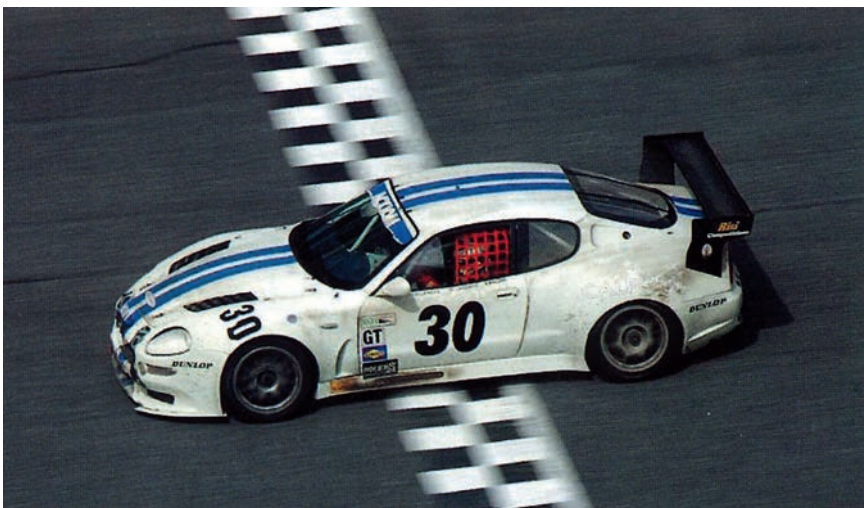


In 1998, Maserati introduced its new sporting coupé, the Maserati 3200 GT. It was styled by Giorgetto Giugiaro's Italdesign company, to whom the marque had already entrusted the design of its Ghibli, Bora and Merak models. The 3200 GT was the first model entirely designed and developed after the manufacturer (known for its trident emblem) had been taken over by the Fiat Group. It received excellent reviews for its good looks as well as for the performance and driving pleasure it delivered, but its signature boomerang tail lights brought its career to an early end. They were not homologated for the North American market, meaning the car could not be exported there. It was therefore replaced in 2002









by a model closely based on the 3200 GT, but with improved performance and reliability, which brought Maserati renewed success.

The first Maserati to be equipped with a Ferrari engine, the 4200 GT or Coupé inherited the fiery 4244cc V8 from the Modena, producing 390bhp, which had also been installed in the Maserati Spyder one year earlier. The car was tremendously successful and signalled the manufacturer's comeback on the American continent. To mark the occasion, Maserati decided to return to motorsport, and developed a considerably more powerful model to take part in the famous 24 Hours of Daytona race. Two Ferrari/Maserati dealerships – from Washington and Houston – were selected to run the two cars. Far removed from the coupés competing in the Trofeo Maserati, the two Maserati Trofeo Light cars built by

the factory were completely re-engineered. The output of their engines was increased to 430bhp at 7000rpm; with a weight of 2590lb, they had a power-to-weight ratio of 372bhp per ton. In accordance with the FIA-N-GT regulations, they were fitted with the Cambiocorsa transmission, new suspension, further improved aerodynamics and new, larger tyres. The results were clear for all to see: the Trofeo Light lapped the Fiorano test track five seconds faster than the standard Trofeo model! Six further cars were subsequently built to contest the Italian championship.

The car we are offering for sale is none other than the famous 'Spirit of Houston' of the Risi Competizione team, which Anthony Lazzaro, Ralf Kelleners and Matteo Bobby drove home to 11th place in the GT class at the 24 Hours of Daytona race in 2004. Without incurring

a single problem during the race, the car finished 26th overall, ahead of the Washington car (which came in 16th in the GT class and 37th overall). It is interesting to note that the Washington car continued to compete in the Grand-Am series, while the 'Spirit of Houston' was shipped to Modena and remained at the factory until 2005, when its current owner acquired it during an auction organised at Ferrari's works.

A Maserati with an exceptional history, the 'Spirit of Houston' is undoubtedly the most famous of the eight Trofeo Light models assembled. As well as its racing pedigree, its owner – a committed fan of the marque – likes to point out that BBR produced a 1/43 scale model of it, as did Maserati for its centenary, proof of its importance to the company.

The car has a clear history and is supplied with its certificate of authenticity



and Maserati Classiche documentation, as well as the 'Libro delle Corse' compiled by the factory. One last, but very important detail, it comes with its factory maintenance history and invoices. It should be noted that in 2008, Italtecnica – which built the cars for the factory – carried out a major service on the car, as part of which the engine was upgraded from 430 to 456bhp. Its owner drove the car regularly at private events and meetings in honour of the marque, such as the first edition of Chantilly Arts et Élégance Richard Mille in 2014, and took care to build up a significant stock of parts to ensure it will continue to run well. These will be transferred to the new owner and include spoilers, wheels, slicks and rain

tyres, original exhausts, brake discs and more.

Now eligible for the most prestigious events on the historic motorsport calendar, this Maserati Trofeo Light will be your entry ticket for the Daytona Classic or the Master Endurance Legends series for prototypes and GTs from 1995 to 2011.

Rare, fast, reliable, beautiful and easy to handle, the Maserati 4200 Trofeo Light 'Spirit of Houston' is ready to take to the track in the best possible conditions and to delight its driver.

AGUTTES

51 // 1994 - RENAULT CLIO MAXI

Numéro de châssis 57k03 / Chassis number: 57k03

Moteur 4 cylindres de 1 998 cm3 développant 270 chevaux de 6900 à 8 400 tr/min /

Engine: 4-cylinder 1998cc, developing 270bhp from 6900 to 8400rpm

130 000 / 150 000 €

Ex voiture officielle du Team Diac
Palmarès en championnat de France
des rallyes
Valeur sûre en collection

*Formerly an official Team Diac car
Successful history in the French Rally
Championship
Sound investment as a collector's car*



Après avoir utilisé avec brio les Clio 16S et Williams en groupe A pilotée par l'excellent Jean Ragnotti (Champion de France des Rallyes 2 litres, deux roues motrices en 1991, 1992, 1993 et 1994), Renault Sport développe en 1994 une Clio Maxi dérivée de la Williams à partir de la réglementation kit-car. Avec des voies plus larges de 7 cm de chaque côté, de nouvelles roues de 17 pouces, un aileron imposant à l'arrière et un moteur poussé à 270 chevaux (de 6900 à 8400 tr/min) pour un poids de 960 kg, il s'agit de la nouvelle arme de la marque au

losange en rallye. Présentée début 1995, elle fait des débuts internationaux remarquables avec une victoire en catégorie 2L au Rallye Monte-Carlo signée Jean Ragnotti. En Championnat de France, elle s'illustrera également avec Philippe Bugalski. Dès la saison suivante, Renault Sport la remplacera par la Maxi Mégane, mais la Clio Maxi restera longtemps utilisée par des pilotes privés. Cette voiture demeure assurément l'une des plus spectaculaires voitures de rallye de son époque.

Le modèle présenté a été construit

chez Matter Motorsport à la fin de l'année 1994. Il porte le numéro de châssis 57k03 signifiant qu'il s'agit du troisième exemplaire produit sur les trente-cinq réalisés par Matter. Cette Clio Maxi a été engagée dans le championnat de France des rallyes en 1995 par le Team Diac, écurie officielle de la marque, et confiée aux pilotes Philippe Bugalski et Jean Ragnotti. Elle a ensuite été vendue à Renault Portugal et a participé à trois rallyes en 1999 avec le pilote Filipe Pinto (Rallye Rota do Sol, Rali Casinos do Algarve et Rallye Sport/





Équipage Bugalski/Chiaroni (21) et Ragnotti/Thimonier (17) au Tour de Corse 1995.

Dao Lafoes). En 2002, la voiture est achetée par Charly Carcreff (pilote et constructeur des Scora). Dès son retour en France, elle effectuera dix-sept rallyes jusqu'en 2003 aux mains de Frédéric Anne. Ce n'est qu'en 2016, que cette ancienne Clio Maxi

officielle est acquise par son actuel propriétaire qui procède à une peinture complète. La voiture est vendue révisée avec le changement de la courroie de distribution et l'ensemble des vidanges (moteur, boîte, freins) effectués. A cela s'ajoutent deux lots

de stickers mentionnant les noms Bulgaski/Ragnotti/Tour de Corse, rappelant que cette Clio Maxi fut pilotée par les plus illustres pilotes de rallye français.



After competing brilliantly with the Clio 16S and Williams in Group A, superbly driven by Jean Ragnotti (French Rally Champion in the 2-litre, 2WD category in 1991, 1992, 1993 and 1994), in 1994 Renault Sport developed a Clio Maxi based on the Williams under the kit-car rules. With its track widened by 2.8in (7cm) on each side, new 17-inch wheels, an impressive rear spoiler and its engine uprated to 270bhp (from 6900 to 8400rpm), for a weight of 2116lb (960kg), it was the French make's new weapon in rallying. First shown at the start of 1995, it made a noteworthy debut, winning the Monte Carlo Rally with Jean Ragnotti behind





the wheel. In the French Championship, it also distinguished itself in the hands of Philippe Bugalski. The following season, Renault replaced it with the Maxi Mégane, but the Clio Maxi continued to be used for a long time by privateer drivers. It assuredly remains one of the most spectacular rally cars of its time.

The model we are presenting was built by Matter Motorsport at the end of 1994. Its chassis number 57k03 indicates that it was the third of the 35 cars produced by Matter. This Clio Maxi was entered in the French Rally Championship in 1995 by Team Diac, the manufacturer's official team, and entrusted to the drivers Philippe Bugalski and Jean

Ragnotti. It was then sold to Renault Portugal and competed in three rallies (Rallye Rota do Sol, Rali Casinos do Algarve et Rallye Sport/Dao Lafoes), driven by Filipe Pinto. In 2002, the car was bought by Charly Carcreff, the racing driver and builder of the Scora cars. On its return to France, it took part in 17 rallies until 2003, in the



hands of Frédéric Anne. It was only in 2016 that this Clio Maxi, formerly part of Renault's official team, was acquired by its current owner, who had it completely repainted. The car has been serviced prior to sale: the timing belt has been replaced and all the fluids (engine, gearbox and brakes) changed. It also comes with two sets of stickers marked

Bugalski/Ragnotti/Tour de Corse, as a reminder that this Clio Maxi was driven by the most distinguished French rally drivers.

52 // 1972 - FERRARI DINO 246 GT

Carte grise française de collection / French registration papers (as a historic vehicle)

N° de châssis : 03194 / Chassis number: 03194

Moteur V6 de 2418 cm3 développant 195 chevaux à 7600 tr/mn / V6 engine – 2418cc – producing 195bhp at 7600rpm

260 000 / 320 000 €

Ligne sublime
Française d'origine
Valeur sûre en collection

*Sensational styling
Original French car
Sound investment as a collector's car*



Créée en 1964, la marque Dino sera incarnée par les modèles 206 et 246 GT qui s'inscrivent comme des automobiles à part dans la chronologie Ferrari. En choisissant ce nom, Enzo Ferrari rendait ainsi hommage à son fils unique Alfredo disparu en 1956. Conçues spécifiquement pour accueillir le moteur V6 éponyme imaginé par son fils, les 206 et 246 étaient destinées à concurrencer les meilleures sportives européennes de l'époque. Plus attractive en prix, ces modèles vont séduire une nouvelle clientèle. Malgré son appellation GT, la Dino reste très proche dans sa conception et sa conduite d'une authentique

voiture de course des années 60-70. Son moteur en position centrale arrière est pour beaucoup dans son succès et valide le concept issu de la compétition qui consiste à placer le moteur juste derrière le pilote. Son V6 2.4 litres doté de quatre arbres à cames en tête et développant 195 cv est directement issu des Ferrari de compétition se montre puissant et souple à l'usage. Avec des performances redoutables, la Dino 246 faisait mieux que répondre à la Porsche 911 S en lui opposant un châssis bien plus moderne. Trois séries de Dino se succéderont avec quelques évolutions respectivement baptisées série L, M et

E, cette dernière apparaissant en 1971. La production de la 246 GT s'arrête en 1974, avec un total de seulement 2 487 exemplaires.

La Dino que nous présentons est une belle 246 GT mise en circulation en octobre 1972. Il s'agit donc d'une Dino « tipo E » souvent considérée comme la plus aboutie par les amateurs du modèle. Elle fut livrée neuve en France par les Etablissements Pozzi et son numéro de série laisse envisager une production en janvier de la même année. Dans les mains de son propriétaire actuel depuis 2012, l'auto est très élégante dans sa



AGUTTES



teinte Rosso Corsa. La peinture récente dévoile d'ailleurs un bel aspect tout comme l'intérieur de couleur noir qui présente une belle et authentique patine, tandis que les moquettes et habillages de portes ont eux fait l'objet d'une rénovation récente. Equipée des jantes Cromodora du plus bel effet et montée en Michelin TRX, de vitres électriques et d'un échappement inox, la voiture a également reçu un coupe circuit directement installé sur le tableau de bord. Selon le dossier l'accompagnant elle comptabilisait 66 746 km quand elle était la propriété d'un collectionneur résident

dans le 8ème arrondissement de Paris dans les années 90. Ce dernier la faisait régulièrement entretenir dans les ateliers Giuliani dans le 95 ou chez Pescara Automobiles, concessionnaire Maserati à Paris. Elle totalise aujourd'hui un peu plus de 81 000 km, ce qui correspond vraisemblablement à son kilométrage d'origine. Cette belle Dino 246 GT à fut régulièrement entretenu au cours des dernières années chez V12 automobiles à Goussainville avec notamment le changement de l'émetteur/récepteur d'embrayage, du remplacement des durits d'eau et de freins, d'un silencieux

Orbissoud en Inox, de la rectification des disque de freins avant et changement des plaquettes, du remplacement du sélecteur de commande de boîte de vitesse et de la pompe à essence. Véritable petite P3/P4 adaptée à la route, la sculpturale 246 GT charme tous ceux qui ont le bonheur de la croiser et envoûte ceux qui la possèdent. Pièce de choix sur le marché de la collection, notre exemplaire représente une réelle opportunité d'acquérir une Dino d'origine française.



Created in 1964, the Dino brand was embodied by the 206 and 246 GT, which stand out as distinct models in Ferrari's history. Enzo Ferrari chose the name as a tribute to his only son, Alfredino, who died in 1956. Specifically designed to receive the V6 engine of the same name which his son conceived, the 206 and 246 were planned to compete with the top European sports cars of their time. More affordable, these models would attract new customers. Despite its GT badging, the Dino remained close in its design and style of driving to a true racing car of the 1960s or '70s. Its mid-rear engine contributed greatly to its success and endorsed the concept - taken from motorsport - of installing the engine immediately behind the driver. Its 2.4-litre V6 powerplant with







AGUTTES



four overhead camshafts was directly based on Ferrari's competition engines; it developed 195bhp and proved powerful and flexible. With such formidable performance, the Dino 246 did more than just match the Porsche 911 and offered a much more modern chassis. Three series of Dino with a number of changes followed one another, respectively named the L, M and E series, the last of them making its appearance in 1971. Production of the 246 GT came to an end in 1974, after just 2487 cars had been built.

The Dino which we are offering for sale is a fine 246 GT first registered in October 1972. It is therefore a 'Tipo E', often considered the best resolved version by enthusiasts for the model. It was delivered new in France by Pozzi; its chassis number suggests that it was built in January that year. In its current ownership since 2012, the car looks very elegant in its Rosso Corsa livery. Its recent respray has an excellent appearance, as does its black interior, with its authentic and attractive patina; the carpets and door cards meanwhile

have recently been restored. Fitted with great-looking Cromodora alloy wheels and Michelin TRX tyres, electric windows and a stainless-steel exhaust, the car has recently been fitted with a circuit-breaker mounted directly on the dashboard.

According to the history file with the car, it had covered 66,746km (41,474 miles) at the time it was owned by a collector resident in the 8th arrondissement of Paris during the 1990s. He had the car regularly serviced by the Giuliani workshop in the northern



suburbs of the capital and by Pescara Automobiles, the Maserati dealership in Paris. Today, it is showing a total of just over 81,000km (50,300 miles), which is probably its original mileage. Over the last few years, this fine-looking Dino has been regularly maintained by V12 Automobiles in Goussainville, with work including the replacement of the clutch master cylinder and slave cylinder, water hoses and brake pipes, adjustment of the front brake discs and replacement of the pads, and the fitment of an Orbisound stainless-steel

exhaust, a new gear selector mechanism and fuel pump.

Truly a miniature P3/P4 for the road, the 246 GT is a moving sculpture which charms all who see it and beguiles those who own it. An exceptional vehicle in the classic car market, this example represents a genuine opportunity to purchase an original French Dino.

53 // 1973 - MASERATI GIBLI 5000 SS SPYDER CONVERSION

Carte grise française / French registration papers

N° de châssis : AM115/49/2456 / Chassis number: AM115/49/2456

N° de moteur : 2456 / Engine number : 2456

Moteur V8 de 4 930 cm3 développant 335 chevaux / Engine: V8 – 4930cc – 335bhp

350 000 / 450 000 €

Convertie en spyder en 1972

Livrée neuve à Paris

Restauration totale récente

Ex Jean-Louis Ricci

Numéros concordants

Converted to a spyder in 1972

Delivered new in Paris

Recent complete restoration

Ex-Jean-Louis Ricci

Matching numbers



Dévoilée en première mondiale au Salon de Turin 1966 sur le stand du carrossier Ghia, la Ghibli doit son nom à un vent tempétueux du désert égyptien. Concurrente directe des prestigieuses Ferrari Daytona et Lamborghini Miura, cette Maserati dessinée par Giorgetto Giugiaro sera reconnue comme l'une des réalisations italiennes les plus réussies des années 60. Sous son capot loge une version améliorée du V8 de 4,7 litres en aluminium à quatre ACT de 330 chevaux, héritage direct des fameuses barchetta competizione Tipo 450S. En 1970, une version 4,9 litres apparaîtra sur la Ghibli nouvellement baptisée 5000 SS. Ce V8 bénéficie de

quelques chevaux supplémentaires (335 ch) mais surtout davantage de couple (480 Nm à 4 000 tr/min). Accouplée à une boîte manuelle ZF à 5 rapports, cette version atteint les 280 km/h pour le coupé et 270 km/h pour le spyder. De 1967 à 1973, 1 150 Coupés et 125 spyders de la Ghibli seront produits, dont seulement 25 exemplaires en version SS 5000.

Notre Ghibli fut produite en octobre 1972 en version coupé et livrée à la concession Maserati/Rolls-Royce ROLMA de Milan le 18 décembre de la même année. Son numéro de châssis AM115/49/2456 atteste qu'il s'agirait de la dernière Ghibli SS 5000 produite. Motivé au départ par l'achat de

la version Spyder (dont la production très limitée avait été stoppée un an auparavant), son propriétaire décida d'acquérir cette version coupé après que l'usine lui ait proposé de lui livrer l'ensemble des pièces nécessaires à sa transformation et de diriger la transformation en spyder chez un carrossier spécialisé de la région, comme ce fut d'ailleurs le cas pour certaines des dernières Ghibli produites qui furent directement transformées par la Carrozzeria Campana de Modène. Ainsi, en vue de sa conversion, notre coupé fut vendu par l'usine avec un très rare hard top en aluminium (disparu malheureusement dans un incendie en 1995 alors que





son propriétaire était en voyage au volant de sa Maserati). Plusieurs versions de l'histoire existent, mais selon certaines sources officielles chez Maserati, il semblerait que toutes les carrosseries de Ghibli étaient produites en coupé et ensuite transformées en spyder selon la demande, non pas dans l'usine Maserati mais dans la Carrozzeria Ghia à Turin. Au final, il est donc impossible de voir la différence entre ce spyder et un coupé converti par la Carrozzeria Ghia. Face aux conversions plus approximatives réalisées ultérieurement, notamment par des carrossiers étrangers, il convient donc de distinguer cet exemplaire réalisé à l'époque avec les pièces de conversion livrées par l'usine.

Au-delà de ses lignes à couper le souffle, c'est l'histoire de cette voiture qui selon nous lui consacre une importance toute

particulière. En effet, son historique limpide révèle que notre Ghibli fut la propriété de Jean-Louis Ricci (petit-fils de Nina Ricci et pilote comptant douze participations aux 24 H. du Mans). C'est lui qui, en 1989, décida de repeindre la voiture en Rosso Scuro Corsa lui préférant cette teinte au Celeste Chiaro d'origine. Ce dernier la conservera 4 ans avant de la revendre à son propriétaire actuel en 1993. Alors âgé de 31 ans, son nouveau propriétaire possède déjà une jolie collection de voitures de sport dans laquelle Maserati tient une place importante. A son volant, il se souvient de voyages cheveux au vent pour rejoindre ses résidences en Belgique ou en Provence où il passait la plus part de son temps libre. Avec le temps, l'auto roule de moins en moins jusqu'à ce qu'il ne décide il y a 4 ans de la restaurer intégralement.

Souhaitant rester le plus proche possible de l'origine sans pour autant gommer son histoire, la carrosserie est intégralement refaite mais conserve sa teinte Rosso Scuro Corsa qui lui va si bien. Moteur, boîte de vitesses, embrayage, pompe à eau, radiateur, direction assistée, freins, suspensions, chromes, sellerie, capote... plus de 80 000 € sont investis. Le résultat est superbe et le fonctionnement mécanique parfait. Sortant à peine de rodage la voiture sera bien évidemment remise à son nouveau propriétaire avec son certificat d'authenticité Maserati Classiche, son solide dossier de factures, plusieurs éléments historiques dont les échanges entre l'usine et son propriétaire, sans parler de son manuel d'utilisation et de maintenance.



The Ghibli made its world premiere on the stand of the coachbuilder Ghia at the 1966 Turin Motor Show; it took its name from the fierce wind of the Saharan desert. A direct competitor for the prestigious Ferrari Daytona and Lamborghini Muira, and styled by Giorgetto Giugiaro, the Maserati would be recognised as one of the successful Italian designs of the 1960s. Under its bonnet nestled an improved version of the quad-cam 4.7-litre aluminium V8 developing 330bhp, a direct descendant of the famous Tipo 450S sports racer. In 1970, a 4.9-litre version made its appearance on the Ghibli, now christened the 5000 SS. This V8 had a few extra horsepower (335bhp), but above all more torque (480Nm at 4000rpm). Mated to a 5-speed ZF







AGUTTES



manual gearbox, this version reached a top speed of 174mph for the coupé and 168mph for the spyder. From 1967 to 1973, 1150 Ghibli coupés and 125 Ghibli spyders were built, including just 25 SS 5000 models.

The Ghibli which we are offering for sale was built as a coupé in October 1972 and delivered to the Maserati and Rolls-Royce dealership ROLMA in Milan on 18 December that same year. Its chassis number AM115/49/2456 confirms that it was the last Ghibli SS 5000 made. Originally intending to buy a spyder (the limited production of which had ended a year earlier), its owner decided to buy this coupé version after the factory offered to supply all the parts needed to

convert it into a spyder and to supervise the conversion by a specialist coach-builder in the region. This had already been the case for some of the final Ghibli spyders manufactured, which were converted directly by the Carrozzeria Campana in Modena. With this conversion in mind, the coupé was sold by the factory with a very rare aluminium hardtop, which was unfortunately destroyed in a fire in 1995 while the owner was travelling with the Maserati.

Several versions of the story exist, but according to some unofficial sources within Maserati, it appears that all Ghiblis were built with coupé bodywork and then converted on demand into spyders, not in the Maserati works but

at the Carrozzeria Ghia in Turin. At the end of the day, it is impossible to tell the difference between this spyder and a coupé converted by the Carrozzeria Ghia. A distinction should be drawn between the rough-and-ready conversions carried out later on, particularly by foreign body shops, and this model, produced in period using parts supplied by the factory.

Apart from its breathtaking lines, it is this car's history which confers on it a special importance. The clear history file shows that this Ghibli belonged to Jean-Louis Ricci, the grandson of Nina Ricci and a racing driver who had competed on 12 occasions in the Le Mans 24 Hours race. It was Ricci



who decided in 1989 to repaint the car in Rosso Scuro Corsa rather than its original Celeste Chiaro. He kept it for a further four years before selling it to its current owner in 1993. Then aged 31, its new owner already had a fine collection of sports cars, in which the Maserati had pride of place. He recalls driving it with the wind in his hair on trips to his homes in Belgium and Provence, where he spent most of his free time. As time went by, he drove it less and less, until deciding four years ago to have it completely restored. Wishing to keep the car as close as possible to its original specification, but without glossing over its history, the bodywork was entirely restored, but retained the Rosso Scuro

Corsa paintwork which suits it so well. For the engine, gearbox, clutch, water pump, radiator, power steering, brakes, suspension, chromework, upholstery and hood, altogether more than €80,000 was spent. The results are superb and the car is in perfect mechanical condition. Barely run-in, the car will naturally be handed over to its new owner with its certificate of authenticity from Maserati Classiche, a substantial file of invoices and several historical documents, including correspondence between the owner and the factory, and the owner's manuals.

AGUTTES

54 // 1979 - BMW 635 CSI PHASE 1

Carte grise française / French registration

N° de châssis: 55446978 / Chassis number: 55446978

28 000 / 36 000 €

Rare phase en état 100% d'origine
Elegant dessin de Paul Bracq
Performance et onctuosité du Six cylindre

*Rare and 100 % original phase 1
Paul Bracq's elegant design
Performance and smoothness of Six cylinder*



Livrée neuve le 9 mai 1979 à Paris, cette BMW 635 CSI est une très rare série 1 reconnaissable entre autre à ses petits pare-chocs. Si son premier propriétaire ne la conserve que 3 ans, elle fera les beaux jours de son second propriétaire pendant 35 ans ! C'est en début d'année que son troisième et actuel propriétaire, un passionné de BMW, en fait l'acquisition. La voiture n'a jamais été repeinte, n'a jamais été accidentée, n'affiche que 85 516 km au compteur et fonctionne à merveille ! La voiture qui ne roulait plus depuis quelques mois suite au décès de son précédent propriétaire et reprend alors

vie pour devenir un le coupé familial. C'était sans compter l'apparition d'une M635 CSI sur son chemin... Décidé à s'en séparer pour ne pas faire doublon, la voiture se présente aujourd'hui à la vente dans sa forme la plus originelle. Mécaniquement, il est assez rare de trouver une phase 1 dans un si bel état. Equipée de l'air conditionnée, d'un intérieur cuir beige en excellent état et des jantes BBS, la voiture compte les bonnes options. De plus sa teinte d'origine, souligne parfaitement ses lignes tendues et racées. Sur le plan cosmétique, la carrosserie est dans un bon état d'origine mais quels petits

éclats dus aux gravillons sont venus esquinter sa carrosserie et un petit point de corrosion apparait au-dessus du pare-chocs arrière. Il nous a été possible de mettre la voiture sur un pont pour constater l'état de cette voiture. Très propre et saine, il ne fait aucun doute que c'est une voiture parfaitement entretenue et donc cohérent avec son faible kilométrage. A ce jour, les carnets et l'ensemble des factures n'ont pas été retrouvées par les enfants du précédent propriétaire mais devraient l'être très prochaine. La maison de ventes les confiera à son acquéreur.



Delivered new on May 9th, 1979 in Paris, this BMW 635 CSI is a very rare recognizable series 1 among others in its small bumpers. If his first owner preserves her only 3 years, she will make the beautiful days of her second owner during 35 years! It is at the beginning of the year that her third and current owner, a BMW enthusiast, purchases her. The car was never repainted, was never damaged, shows 85 516 km in the odometer and runs marvelously! The car which did not roll any more since a few months further to the death of her previous owner, came back to life to become the family daily coupé.

It was without taking into account the appearance of M635 CSI on its way several weeks later... Decided to sell it, the car appears at the auction in its most original shape today. Mechanically, it is rather rare to find a phase 1 in such beautiful state. With air conditioning, a beige leather upholstery in excellent state and BBS wheels, the car counts the good options. Her original paint underlines perfectly its tense and distinguished her line. On the cosmetic plan, the body is in a good state but some small brightness due to bits of gravel came to fatigue her body and a really small point of rust appears over

the rear bumper. It was possible to put the car on a hoist to notice the state of it. Very clean and healthy, undoubtedly it is a perfectly maintained car and thus coherent with its low mileage. To date, books and all the invoices were not found by the children of the previous owner but should be in the future. We will give them to her buyer as soon as we will got it.

55 // 1973 - FERRARI 365 GT4 2+2

Titre de circulation suisse – dédouanée en Belgique / Swiss registration papers – cleared through customs in Belgium

N° de châssis : F101AL17229 / Chassis number: F101AL17229

N° de moteur : 0676 / Engine number: 0676

Moteur V12 de 3490 cm3 développant 340 chevaux / V12 engine – 4390cc – developing 340bhp

85 000 / 125 000 €

Seulement 521 exemplaires

Très belle combinaison de couleurs

Les prémisses d'un nouveau design

Only 521 cars built

Attractive colour combination

The starting point for a new design



Présentée au Salon de Paris en 1972, la Ferrari 365 GT4/2+2 dérive étroitement de la 365 GTC/4 et succède à la 365 GT 2+2. Sa ligne novatrice, résultat du coup de crayon de Leonardo Fioravanti, designer chez Pininfarina, rompt nettement avec celui de ses devancières. Loin des galbes et rondeurs des années 1960, elle se rallie aux lignes tendues en vogue dans les années 1970. Ce design laissera son empreinte chez Ferrari durant dix-sept années, à travers les modèles 400, 400i et 412 qui lui succéderont. La mécanique est identique à la 365 GTC/4, sortie un an plus tôt, hormis l'empâtement qui a été rallongé de 20 cm. La suspension à quatre roues indépendantes et correcteur d'assiette sur

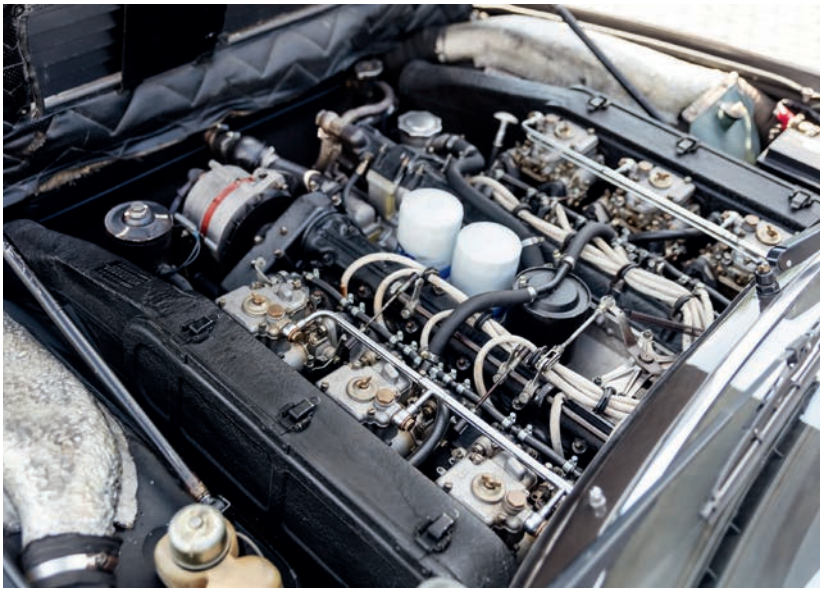
le train arrière combinée à une direction assistée assure un confort plus important et une maniabilité plus simple que sur les autres modèles de la gamme à l'époque.

Le modèle que nous présentons fut livré neuf en France et mis en circulation le 1er août 1973 dans cette très élégante teinte marron glacé qui se marie à merveille avec un intérieur en cuir beige clair. Dans les mains de son second propriétaire de 1988 à 2014, la voiture fut régulièrement entretenue comme en atteste le solide dossier de factures émanant du Ruchstuck Garage AG à Brüttisellen. Changeant de main en 2014, l'auto est bel état général. Elle

fut repeinte il y a quelques années chez Officina Valenti et révisée afin d'assurer son bon fonctionnement. Aujourd'hui doté d'un peu plus de 42 000 km au compteur, la voiture démarre au quart de tour. Son moteur monte parfaitement dans les tours à chaque rapport. Si la boîte est ferme à froid, elle est un régal de précision une fois en température. Luxe, sonorité envoûtante et volupté, voilà comment nous pourrions qualifier ce modèle produit à seulement 521 exemplaires. Accompagnée de son manuel d'utilisation et de deux valises en cuir Schedoni, elle est un modèle de plus en plus recherchés.



AGUTTES



Introduced at the Paris Motor Show in 1972, the Ferrari 365 GT4/2+2 was closely based on the 365 GTC/4 and replaced the 365 GT 2+2. Its innovative styling, penned by Leonardo Fioravanti, a designer at Pininfarina, made a clean break with its predecessors. A far cry from the rounded curves of the Sixties, it subscribed to the taut lines in fashion in the Seventies. Its design left its mark at Ferrari for 17 years, through the 400, 400i and 412 models which succeeded it. Mechanically, it was identical to the 365 GTC/4, which had come out a year earlier, except that its wheelbase was lengthened by 8 inches. The independent suspension all-round (with a self-levelling system

at the rear), combined with power-assisted steering, ensured that the car was more comfortable and easier to manoeuvre than the other models in the range at the time.

The model which we are offering for sale was delivered new in France and first registered on 1 August 1973, finished in this very elegant metallic brown, which is a perfect match for its light beige leather interior. With its second owner from 1988 to 2014, the car was regularly maintained, as can be seen from the substantial set of invoices from Ruchstuck Garage AG in Brüttisellen (Switzerland). After changing hands in 2014, the car is in good overall con-

dition. It was resprayed a few years ago by Officina Valenti and serviced to keep it running well. With just over 42,000km (26,000 miles) recorded today, the car starts on the first turn of the key. The engine revs freely in each gear, and although the gearbox is stiff when cold, it is delightfully precise once it has warmed through. "Luxury, an entrancing sound, and pleasure" ... Those are the words we might use to describe this model, of which just 521 units were built. Supplied with its owner's manual and two Schedoni leather suitcases, this model is increasingly sought after.



AGUTTES

56 // 1965 - JAGUAR TYPE C REPLICA

Carte grise française / French registration

N° de châssis : 168045DN / Chassis number: 168045DN

80 000 / 90 000 €

Carte grise française !

Très belle réalisation datant de 1965

Performances et sensations garanties

French registration papers!

Very well-built car, dating from 1965

Speed and thrills guaranteed



Victorieuse aux 24 Heures du Mans en 1951 et 1953, au Tourist Trophy en 1951 et aux 12 Heures de Reims en 1953, pour ne citer que les courses majeures auxquelles elle s'imposa, la Jaguar Type C fut l'une des références en compétition automobile durant la première partie des années 50. Encouragée par les résultats flatteurs des trois Jaguar XK120 engagées au Mans en 1950, la firme de Coventry avait décidé d'en créer une version compétition. Celle que l'on appelle XK120-C ou Type C doit sa carrosserie à l'aérodynamicien Malcolm Sayer, auteur des futures Type D et Type E. Conçue en aluminium, elle bénéficie d'une ligne fluide et sobre, fruit d'un travail aérodynamique poussé. Son moteur est une version modifiée du 6 cylindres 3,4 litres à double arbre à cames en tête de la Jaguar XK 120 dont la puissance a été portée à 205 chevaux. Enfin l'utilisation du fameux système de freinage à disques développé conjointement par Jaguar avec Dunlop et Girling permettra à la voiture d'être encore plus compétitive face à ses concurrentes. Seuls 53 exemplaires de cette bête de course furent construits de 1951 à 1953.

Aussi, n'est-il pas étonnant que les rares modèles de cette époque s'échangent sur le marché actuel contre plus de dix millions d'euros en fonction de leur pedigree. Dès lors, on comprend que pour le plaisir des yeux et des sens, des répliques de ce rarissime bijou aient vu le jour et ceux dès le milieu des années 60, comme ce fut le cas de notre exemplaire...

Notre Type C Replica est un engin impressionnant à plusieurs égards. 100 % jaguar, elle l'est du moteur au châssis et fut réalisée en 1965 par CopyCat devenu par la suite Proteus. Ce fabriquant de réplique s'est bâti une solide réputation pour la qualité de ses réalisations, souvent considérées comme les plus belles et performantes du marché. Esthétiquement d'abord, elle reproduit avec beaucoup de finesse le dessin original et légendaire de la Type C. Refaite à l'identique, elle possède son phare longue portée derrière sa grille de calandre, un échappement latéral à double sortie et une trappe à essence sur la poupe. Fait important, elle est dotée d'une carte grise française spécifiant qu'il s'agit d'une Jaguar, réplique

de type C, sortie en 1965. Il s'agirait donc d'une des premières répliques réalisées. Equipée d'un 6 cylindre 4,2l Jaguar, qui fut modifié afin de pouvoir accepter du carburant sans plomb et accouplé à une boîte de vitesse Jaguar avec overdrive, le ramage est à la hauteur du plumage, d'autant que son freinage est assuré grâce à 4 freins à disques. L'intérieur est typé sport avec deux baquets en cuir bleu équipés de harnais de sécurité. Elle possède un couvre-tonneau. Sa carrosserie en fibre de verre peinte en bleu reprend les couleurs de la célèbre écurie Ecosse qui imposa ses Jaguar Type D aux 24 Heures du Mans 1956 et 1957. Parfaitement conservée par son unique propriétaire de 1996 à 2015, la voiture fut régulièrement entretenue est procure encore des sensations uniques. Agile, vive et très facile à prendre en main, le son du moteur donne irrésistiblement envie de l'emmener dans les tours au gré des montées en régime rageuses. Facile à entretenir, belle à se damner et dotée d'une carte grise française, cette voiture rend un mythe automobile devenu inaccessible à la portée de tous collectionneurs



AGUTTES



The winner of the Le Mans 24 Hours race in 1951 and 1953, of the Tourist Trophy in 1951 and the 12 Hours of Reims in 1953, to mention only the most important races it won, the Jaguar C-Type set the example in motorsport throughout the first part of the 1950s. Encouraged by the flattering results of the three Jaguar XK120s which it entered at Le Mans in 1950, the Coventry firm decided to create a competition version of it. Known as the XK120-C or C-Type, it had bodywork designed by the aerodynamicist Malcolm Sayer, who also conceived the later D-Type and E-Type models. Produced in aluminium, it had simple, flowing lines, the result of advanced aerodynamic work. Its engine was a modified version of the 3.4-litre dual overhead cam engine from the Jaguar XK 120, with power increased to 205bhp. Lastly, the famous disc brake system developed jointly by Jaguar with Dunlop and Girling made the car even more competitive. Only 53 of these track weapons were built from 1951 to 1953. It comes as no surprise therefore that the rare models

from the period now change hands for more than ten million euros, with the right racing history. As a result, it can be understood that replicas of this rare machine should have emerged, to give some of the same visual delight and sensual pleasure. These began to appear as early as the mid-1960s, as is the case of our car ...

The C-Type Replica we are offering for sale is impressive in many respects. From its engine to its chassis, it is 100% Jaguar; it was built in 1965 by Copycat, which later became Proteus. This manufacturer of replicas has established an excellent reputation for the standard of the cars it has built, often considered to offer the best quality and performance on the market. For their appearance first of all, as they faithfully reproduce the legendary original design of the C-Type. Exactly like the original car, it has the long-range spotlight mounted behind the radiator grille, side exhaust with twin pipes and fuel filler on the tail panel. Most importantly, it has French registration papers, specifying that it

is a Jaguar, a Type-C replica, built in 1965. It appears therefore to be one of the first replicas built. Equipped with a 4.2-litre six-cylinder Jaguar engine, modified to run on lead-free petrol, and mated to a four-speed Moss gearbox, it goes as well as it looks, helped by the disc brakes all round. It has a competition-type interior, with two blue leather bucket seats fitted with safety harnesses, and a tonneau cover. Its fibreglass bodywork is painted blue, the colour of the celebrated Ecurie Ecosse racing team whose D-Type Jaguars won the Le Mans 24 Hours race in 1956 and 1957. Perfectly looked after by its sole owner between 1996 and 2015, the car was regularly maintained and still provides a unique driving experience. Agile, lively and very easy to handle, the angry sound of its engine gives you the irresistible urge to open it up and let the revs soar. Easy to maintain, with looks to die for and French registration papers, this car brings an unattainable icon in reach of every collector!



JAGUAR CARS LTD. COVENTRY, ENGLA

CHASSIS No. **168045DN** ENGINE No.

BODY No. **C REPLIQUE** GEAR BOX No. **S 6**

RECOMMENDED LUBRICANTS

	MOBIL	WAKEFIELD	SHELL	ESSO	B.P.
WINTER	MOBIL OIL A	CASTROL XL	X - 100 30	ESSO EXTRA 20W / 30	ENERGOL 30
SUMMER	MOBIL OIL ARCTIC	CASTROLITE	X - 100 20 / 20W	ESSO EXTRA 20W / 30	ENERGOL 20
CAL	MOBIL OIL AF	CASTROL XXL	X - 100 40	ESSO EXTRA 40 / 50	ENERGOL 40
R	MOBIL OIL A	CASTROL XL	X - 100 30	ESSOLUBE 30	ENERGOL 30
E	MOBILUBE GX	CASTROL HYPOY	SPIRAX 90.E.P.	EXPEE COMPOUND 90	ENERGOL EP 90
AR	MOBILGREASE No.5	CASTROLLEASE W.B.	RETINAX A	ESSO HIGH TEMP. GREASE	ENERGREASE N.3

CLEARANCE (COLD) INLET **0.04** INS. EXHAUST **0.04** INS.



57 // 1954 - JAGUAR XK 120 SE SPECIALE

Carte grise belge / Belgian registration papers

N° de châssis : 674891 / Chassis number: 674891

Moteur : 6 cylindre en ligne – 3442 cc – 180 ch. / Engine: 6-cylinder in-line – 3442cc – 180bhp

150 000 / 180 000 €

Carrosserie unique
Ex collection Maeterlinck
Grand Tourisme par excellence

*Unique bodywork
Formerly in the Maeterlinck collection
The ultimate Grand Tourer*



De 1935 à 1941, Jaguar ou plutôt (jusqu'en 1945 SS cars Ltd) a tenu une place de choix au sein des rares constructeurs d'automobiles de sport à hautes performances, en commercialisant 310 exemplaires de la mythique jaguar SS 100. Si la puissance du moteur n'était pas extraordinaire, l'équilibre de la voiture et sa ligne constituent un des modèles les plus prisés de l'époque. En 1948, l'usine de Coventry décide de mettre au point un nouveau modèle et un nouveau moteur. Partant du bas moteur de la SS, les ingénieurs travaillent sur une nouvelle culasse à double arbre à came en tête et développent un moteur de 50 ch plus puissant. Ainsi est née la jaguar XK 120 dont la dénomination commerciale reprend la vitesse atteinte par le véhicule de 120 miles per hour. La ligne est tellement pure qu'elle devient référence du design automobile et le succès est immédiat. Le

mode de construction de la voiture de type châssis poutre permettra en outre quelques rares et exclusives interprétations de carrosseries spéciales à l'initiative de clients fortunés plus exigeants encore.

Le modèle que nous vous présentons est une Jaguar XK 120 à carrosserie spéciale. Fabriquée par l'usine en février 1954 comme l'atteste son certificat Jaguar, il s'agit tout d'abord d'un modèle équipé du moteur SE pour « Special Equipment », soit un moteur rendu plus puissant de 20 chevaux par des arbres à came spéciaux et un volant moteur allégé, entre autres. Nous noterons que le moteur d'origine sera livré avec la voiture mais n'est pas celui qui est dans le véhicule. Livré neuve aux Etats-Unis au docteur Murphy dans l'Indiana, notre exemplaire reviendra à Coventry quelques années plus tard pour être carrossé dans le style jaguar SS 100. Le travail est de la plus

grande qualité, nous notons que les ailes avant ont été rendues fines par les lignes à arrêtes; et fait peu commun, le tableau de bord spécifique en acajou est également de la plus grande qualité. Se présentant dans une teinte gun grey metal et possédant un très bel intérieur en cuir noir, notre XK 120 Spéciale vous est proposée en très désirable état de présentation. Il nous a donné en outre pleine satisfaction lors de son essai.

Si le caractère exclusif des jaguar XK 120 n'est plus à démontrer tant la ligne et les performances sont désirables, cette jaguar à carrosserie spéciale dont seulement trois exemplaires auraient été fabriqués constitue une opportunité unique d'acquérir une automobile exclusive, fait qui n'a pas échappé à la collection Maeterlinck dont elle provient.



From 1935 until 1941, Jaguar (or SS Cars Limited, as it was known until 1945) had pride of place among the rare manufacturers of high-performance sports cars, selling 310 of its legendary Jaguar SS 100 model. While the power output of its engine was nothing special, its styling and balanced handling made it one of the most sought-after cars of its time. In 1948, the Coventry firm decided to develop a new model and a new engine. Starting with the bottom end of the SS engine, its engineers worked on a new cylinder head with twin overhead camshafts, to develop an engine which produced an additional 50bhp. And so the Jaguar XK 120 was born, the model name referring to its top speed of 120mph. Its lines were so pure that it became a reference in automotive design and an overnight success. The

ladder-type chassis design also made it possible for some wealthy and even more demanding customers to commission a handful of rare and exclusive special-bodied versions. The model which we are offering for sale is one such special-bodied Jaguar XK 120. Built by the factory in February 1954, as its Jaguar Heritage Certificate confirms, it should first be noted that it is fitted with an SE or 'Special Equipment' engine, developing an extra 20bhp, thanks to a special camshaft and lightened flywheel, among other changes. The original engine will be supplied with the car, but is not currently installed in it. Delivered new to Dr Murphy in the US state of Indiana, this car returned to the factory in Coventry a few years later to be rebodied in the style of the Jaguar SS 100. The work was carried

out to a very high standard, with the front wings finely rendered with sharp leading edges. The unusual mahogany dashboard unique to the car is also of exceptional quality. Finished in metallic gunmetal grey, and with a very fine black leather interior, this Jaguar XK 120 Special is presented in exceptional condition. It performed moreover to our complete satisfaction on test. With its sought-after styling and performance, the exclusive character of the Jaguar XK 120 is well established, but this special-bodied Jaguar – of which it is believed only three cars were built – represents a unique opportunity to acquire an exclusive automobile, a point not lost on the Maeterlinck collection, from which it comes to us.

58 // 1989 - FERRARI TESTAROSSA

Carte grise française / French registration

N° de Châssis : ZFFAA17B000077965 / Chassis number: ZFFAA17B000077965

N° de moteur : 13897 / Engine number: 13897

Motorisation : 12 cylindres 4 942 cm³ – 390 ch / Engine: 12 cylinders, 4 942cc – 390 bhp

70 000 / 90 000 €

Carnets à jour et historique limpide

Voiture entièrement restaurée par

Signatech Classic en 2017

Estimation très attractive

Stamped service book and known history

Complete restoration by Signatech Classic

in February 2017

Very reasonable price

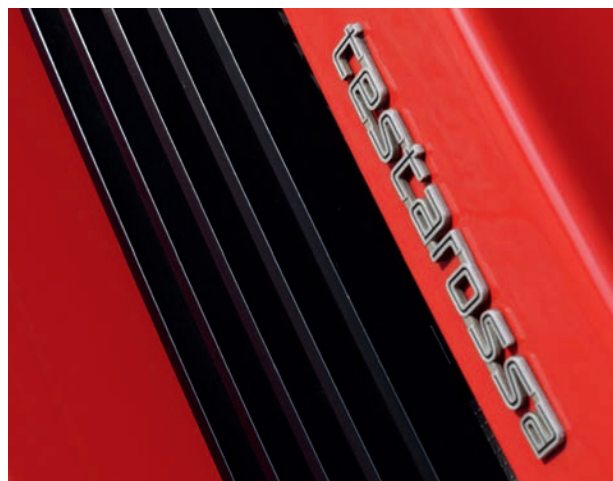


La Ferrari Testarossa tire son nom des fameuses voitures de compétition aux glorieuses victoires et à leurs moteurs, dont les culasses étaient peintes en rouge, leur conférant le nom de « Testa Rossa ». Sous une carrosserie signée Pininfarina, elle reprenait le moteur 12-cylindres à plat surmontant la boîte de vitesse de ses devancières, certaines améliorations (comme des culasses à quatre soupapes par cylindre) permettant de faire passer la puissance à 390 ch. Accélérant de 0 à 100 km/h en 5,3 s, elle atteignait 290 km/h en pointe, valeur réservée en 1984 à quelques rares bolides exotiques comme son éternelle rivale, la Lamborghini Diablo. Ses qualités exceptionnelles lui ont permis de remporter un succès commercial retentissant, avec une diffusion de plus de 7 000 exemplaires. La Testarossa est aujourd'hui considérée comme un des mythes des années 1980. Longtemps négligée par les collectionneurs, la Testarossa a enfin

retrouvé la place qui lui revient, au panthéon des plus impressionnantes berlinettes sorties de Maranello.

Mise en circulation en 1988, cette Ferrari Testarossa a été délivrée neuve par les établissements Crepaldi Auto SPA dans la région de Milan le 25 Juillet 1989. La livrée est l'indémodable rouge « Rosso Corsa » marié à un intérieur en cuir noir et moquettes noires d'une grande sobriété. Scrupuleusement entretenue son carnet est tamponné à chaque révision. La voiture passe celle des 10 000 km en 1993 chez Monaco Motors, celle des 20 000 et des 30 000 km chez Internationale Automobiles dans le Bas Rhin en 1995 et 1997 et celle des 40 000 km en 2001 chez Forza Automobiles à Paris. Peu après son achat en 2007 par son précédent propriétaire, la voiture est révisée chez Rallye Sport Automobile à Magny-Cours en octobre 2008. Depuis la voiture n'a parcouru

qu'à peine plus de 5 000 km sur de petites distances régulièrement. Confiée en Février dernier chez Signatech Classic pour une restauration globale, la voiture est dans un état irréprochable. Sur le plan cosmétique, tous les ouvrants ont été démontés, nettoyés, traités. Les bas de caisses ont été repeints, tout comme les jantes et les boucliers avant et arrière. L'habitacle est entièrement traité, les moquettes nettoyés et les cuirs nourris et protégés. Le compartiment moteur reçoit le même traitement, et les culasses sont repeintes. Sur le plan mécanique, les courroies sont remplacées, les freins (disques et étriers) sont refaits à neuf et l'ensemble des joints et durits sont changés. Au final, cette Testarossa est très certainement l'une des plus belles sur le marché. Accompagnée, de l'ensemble de ses carnets, factures de plus de 10 ans, de sa trousse à outils d'origine et de ses doubles de clés, elle est l'occasion de faire de votre rêve une réalité !



Taking its name from one of the most fabulous racing cars ever made, the Testarossa remains one of the most iconic car from the 1980's. Enclosed in a sublime Pininfarina alloy body, the Testarossa's engine has 4 valves per cylinder and 4 overhead camshafts which increase the V12's power to 390 bhp, giving the car astonishing performances. Very few cars were able to compete with the Testarossa, the most famous being the Lamborghini Diablo. It was a commercial success with a production of more than 7000 cars and it is a car which has regained a lot of interest among car collectors.

Our example was released by Crepaldi Auto SPA in the area of Milan on 25th July 1989. Delivered in Rosso Corsa red with black carpets and leather upholstery, it has always been well

maintained. The original service book is stamped for every checkup: on 1993 at 10.000 km at Monaco Motors, on 1995 and 1997 at 20.000 and 30.000 km at Internationale Automobile in Bah-Rhin, Alsace. In 2001, the car reached 40.000 km Forza Automobiles in Paris. It is then overhauled in October 2008 by its previous owner at the specialist Rallye Sport Automobile in Magny-Cours, and has run 5000 km since. This Testarossa was entrusted to Signatech Classic for complete restoration last February and is now in flawless condition. Opening panels, side panels, wheels and bumpers have been treated against rust and repainted. The inside has been fully cleaned up and leathers waxed and protected. The engine bay has also been completely cleaned up during the replacement of timing belts,

brakes, joints and tubes. To put it in a nutshell, this Testarossa is probably one of the finest example offered for sale. It is also very complete, with all its service books, bills since 10 years, toolkit and keys, you can make your dream come true.

59 // 1965 - CHEVROLET CORVETTE STINGRAY C2 FIA

N° de châssis : 40837S102194 / Chassis number: 40837S102194

80 000 / 120 000 €

Fiable et performante
Stock de pièces important
Eligible en course historique

*Reliable and fast
Large stock of parts
Eligible for historic races*



Avec la seconde génération de Corvette baptisée « Sting Ray » lancée en 1963, Chevrolet marque un changement de style. Conçue par Larry Shinoda sous la direction stylistique de Bill Mitchell, la nouvelle Corvette se décline pour la première fois en Coupé avec sa double lunette arrière caractéristique inspirée des Bugatti des années 30. total, 21 513 Corvette sont produites en 1963 motorisée par un moteur V8 de 5,4 litres de 250 chevaux. La production grimpe à 22 229 véhicules en 1964 et 23 562 en 1965. Cette année-là voit une importante évolution avec l'addition de 4 freins à disque en série et l'arrivée du V8 Big

Block de 6,5 litres développant 365 chevaux. La réputation de la Corvette en matière de performance n'est plus à faire et ce V8 restera d'ailleurs comme l'un des moteurs les plus performants vendus à ce jour par Chevrolet.

Préparée par le Garage Gillet en Belgique pour courir en course historique, notre Chevrolet Corvette répond à l'annexe K du règlement technique de la FIA. Suspensions, freins, arceau, extincteurs, baquets, harnais, réservoir, coupe circuit... tout a été fait pour l'obtention de son PTH en 2012. Eligible sur les plus grandes course du calendrier historique, comme le Tour

Auto, Le Mans Classic ou encore les Six Heures de Spa où elle prit le départ en 2006, 2007 et 2008 aux mains de son propriétaire, elle est accompagnée d'un stock important de pièces détachées (boîte de vitesses, jantes, disque de freins, différentiel, échappement, moteur 350...). Son moteur V8 Chevy de 6476 cm3 fut intégralement refait en 2012 et est doté d'un carter cloisonné pour supporter les sollicitations répétées inhérentes à la course. Capable de se défendre face à des voitures au budget bien plus élevé, il ne tient qu'à son futur propriétaire de lui faire reprendre le chemin des circuits.



AGUTTES



Launched in 1963, the second-generation Corvette, known as the 'Sting Ray', marked a change in direction for Chevrolet's design. Created by Larry Shinoda under the styling direction of Bill Mitchell, the new Corvette was offered for the first time as a coupé, with its characteristic split rear window inspired by the Bugattis of the Thirties. A total of 21,513 Corvettes were built in 1963, powered by a 5.4-litre V8 engine producing 250bhp. Production increased to 22,229 cars in 1964 and to 23,562 in 1965. That year saw important changes, with the addition of disc brakes all-round as standard and the advent of the 6.5-litre 'Big Block' V8 developing 365bhp. The Corvette's reputation

for performance was now well established, and this V8 remains one of the most powerful engines sold by Chevrolet to this day.

Prepared by the Gillet Garage in Belgium to compete in historic races, 'our' Corvette meets the requirements of Appendix K of the FIA Technical Regulations. Suspension, brakes, roll cage, fire extinguishers, bucket seats, harnesses, fuel tank, circuit-breaker ... everything was done to obtain its Historic Technical Passport in 2012. Eligible for the most important races on the historic motorsport calendar, such as the Tour Auto, Le Mans Classic or the 6 Hours of Spa-Francorchamps – where it competed in 2006, 2007 and

2008, with its owner at the wheel – it comes now with a large stock of spare parts (gearbox, wheels, brake discs, differential, exhaust, 350ci engine ...). Its 6476cc V8 Chevy engine was completely overhauled in 2012 and has been fitted with a baffled oil pan in order to cope with the repeated demands inherent in racing. Able to stand its own with much more expensive machinery, it needs only a new owner to take it back on track.



60 // 1960 - CHEVROLET CORVETTE C1

Titre de circulation belge / Belgian registration papers

N° de châssis : 00867S100674(01) / Chassis number: 00867S100674(01)

70 000 / 90 000 €

Un des millésimes de Corvette les plus appréciés
Belle présentation
Plaisante et utilisable

*One of the most popular classic Corvettes
Attractively presented
Pleasant and ready for use*



Américaine d'origine, cette Corvette cabriolet a été importée en Belgique au cours des années 90 par un collectionneur belge, garagiste de métier. Son actuel propriétaire en fera l'acquisition en 1995 et débutera avec ce modèle une très belle collection de voitures anciennes avec un penchant pour les italiennes et les constructions d'outre Atlantique. Elle est équipée d'un V8 de 283 ci (4,6 litres) développant 230 ch, accolé à une boîte manuelle quatre rapports comme il sied à ce modèle sportif. Comme c'était souvent le cas à l'époque, elle est habillée d'un

thème bicolore, l'ensemble noir et blanc soulignant à merveille la ligne originale de ce modèle 1960. Il s'agit d'ailleurs d'un des millésimes les plus recherchés, avec sa calandre quatre phares et son arrière arrondi. Entretien régulièrement et avec soin par son propriétaire aidé d'un ami mécanicien, cette voiture arbore un bel état de présentation. Son intérieur en skaï rouge et ses moquettes rouge, en bon état d'usage. Le compteur affiche un peu plus de 10 500 miles et la capote beige est en bon état. Avec son volant ajouré et sa rangée de compteurs ronds, le tableau de bord est évoca-

teur de performances tout en répondant au style exubérant des années 1950. Il s'agit d'une voiture saine, parfaitement capable de s'insérer dans la circulation moderne, idéale pour profiter des routes secondaires au doux son de son puissant V8 !



AGUTTES



First registered in the States, this Corvette convertible was imported into Belgium in the 90's by a Belgian collector, a garage proprietor. Its current owner acquired it in 1995 and with it began to assemble a fine collection of classics, with a leaning towards Italian and American cars. The car is powered by a 283ci (4.6-litre) V8 developing 230bhp, and is mated to a four-speed manual gearbox, as befits this sporty model. The car features a two-tone theme, which was common at the time. Its black-and-white exterior perfectly

sets off the original lines of this 1959 model. It is one of the most sought-after model years for the Corvette, with its four-headlamp grille and rounded tail. Regularly maintained and carefully looked after by its owner with the help of a mechanic friend, the car is attractively presented.

Its red vinyl interior, with red carpets, is in good used condition. The odometer is showing a little over 10,500 miles (16,900km) and the beige soft top is in good condition. The dashboard, with

its drilled steering wheel and row of round instruments, brings performance to mind while staying true to the exuberant style of the 1950s.

In solid condition, this car is perfectly suited to modern traffic and ideal for enjoying back roads to the mellow sound of its powerful V8!



AGUTTES

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTES

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

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

- 12% HT + TVA au taux en vigueur soit 14.4% TTC sous 300 000 €
- 10% HT + TVA au taux en vigueur soit 12% TTC entre 300 001 € et 1 000 000 €
- 8% HT + TVA au taux en vigueur soit 9.6% TTC entre 1 000 001 € et 4 000 000 €
- 6% HT + TVA au taux en vigueur soit 7.2% TTC au delà de 4 000 001 €

Attention :

- + Lots faisant partie d'un vente judiciaire suite à une ordonnance du TGI honoraires acheteurs : 14.40 % TTC
- ° Lots dans lesquels la SVV ou un de ses partenaires ont des intérêts financiers.
- * Lots en importation temporaire et soumis à des frais de 5,5 % à la charge de l'acquéreur en sus des frais de vente et du prix d'adjudication.
- # Lots visibles uniquement sur rendez-vous
- ~ Lot fabriqué à partir de matériaux provenant d'espèces animales. Des restrictions à l'importation sont à prévoir.

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

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

Pour les spécimens antérieurs à 1947 présents sur cette vacation, ils bénéficient du cas dérogatoire du Règle 338/97 du 9/12/1996 en son article 2 m permettant leur utilisation commerciale. En revanche, pour la sortie de l'UE de ces spécimens un Cites pré-convention est nécessaire. Pour les spécimens d'espèce chassables (CH) du continent Européen et autres, l'utilisation commerciale est permise sous certaines conditions. Pour les espèces dites domestiques (D) présentes dans cette vacation, l'utilisation commerciale est libre. Pour les spécimens anciens dits pré-convention (avant 1975) ils respectent les conditions de l'AM du 23/12/2011 et de ce fait, peuvent être utilisés commercialement. Les autres spécimens de cette vacation ne sont pas soumis à la réglementation (NR) et sont libres de toutes

utilisations commerciales. Le bordereau d'adjudication servira de document justificatif d'origine licite. Pour une sortie de l'UE, concernant les Annexes I/A, II/B et III/C un CITES de réexport sera nécessaire, celui-ci étant à la charge du futur acquéreur.

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

Les rapports de conditions demandés à la SAS Claude Aguttes et à l'expert avant la vente sont donnés à titre indicatifs. Ils n'engagent nullement leurs responsabilités et ne pourront être à l'origine d'une réclamation juridique. En aucun cas, ils ne remplacent l'examen personnel de l'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, en région parisienne. (5km de Montlhéry)

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

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

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

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

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

REGLEMENT DES ACHATS

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

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

Moyens de paiement légaux acceptés par la comptabilité :

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

Banque de Neufilze, 3 avenue Hoche 75008

Titulaire du compte : Claude AGUTTES SAS

Code Banque 30788 – Code guichet 00900

N° compte 02058690002 – Clé RIB 23

IBAN FR76 3078 8009 0002 0586 9000 223 – BIC NSMBFRPPXXX

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

COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

Conformément à la loi, il est précisé que toutes les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des prisées et des ventes volontaires et

judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prisée. La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat. Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur, et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris (France).

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AUX AUTOMOBILES DE COLLECTION

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

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

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

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

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

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

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

- L'acheteur ne prenant pas possession de son véhicule à la fin de la vente réglera, en sus de l'adjudication et des frais, un forfait de 200€ HT qui le fera bénéficier de 4 jours de stationnement et de manutention, ce montant étant indivisible.

- Au-delà du 4^{ème} jour après la vente aux enchères, le coût quotidien du stationnement sera de 25€ HT par jour, chaque journée commencée étant due, et sera à régler directement auprès du parking lors de la reprise du véhicule.



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

PRÉSIDENT

Claude Aguttes

DIRECTEURS ASSOCIÉS

Hugues de Chabannes
Philippe Dupré la Tour
Charlotte Reynier-Aguttes

ASSOCIÉS

Séverine Luneau
Sophie Perrine
Valérienne Pace

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

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

ART NOUVEAU ARTS DÉCO

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

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

ART PRIMITIF

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

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

VOITURES DE COLLECTION AUTOMOBILIA

Gautier Rossignol
01 47 45 93 01
06 16 91 42 28
rossignol@aguttes.com
Avec la collaboration de :
Geoffroi Baijot
Paul-Émile Coignet
voitures@aguttes.com

BIJOUX - HORLOGERIE

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

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

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

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

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

CHASSE, MILITARIA, CURIOSITÉ NUMISMATIQUE

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

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

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

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

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

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

Administration
Cyrille de Bascher
bascher@aguttes.com
Anne-Marie Roura
roura@aguttes.com
Mathilde Naudet
naudet@aguttes.com

BAGAGERIE

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

MOBILIER ET OBJETS D'ART TABLEAUX ANCIENS ARGENTERIE

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

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

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

Administration
Mathilde Naudet
naudet@aguttes.com

VINS ET SPIRITUEUX

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

Avec la collaboration à Lyon de :
Mathilde Naudet
04 37 24 24 22
naudet@aguttes.com

VENTE ONLINE

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

COMMUNICATION GRAPHISME

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

Avec la collaboration de :
Luc Grioux
Philippe Le Roux
Claire Frébault

PHOTOGRAPHE

Rodolphe Alepuz
alepuz@aguttes.com

ADMINISTRATION ET GESTION

Facturation vendeurs Neuilly-Lyon
Isabelle Mateus
mateus@aguttes.com

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

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



LES GRANDES HEURES AUTOMOBILES : LA VENTE OFFICIELLE

À renvoyer avant le
Dimanche 24 septembre 2017 à 11h
par mail / please mail to :
bid@aguttes.com
ou par fax / please fax to :
+33 1 47 45 91 51

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

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

Date & signature :

ORDRE D'ACHAT ABSENTEE BID FORM

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

☐ ENCHÈRE PAR TÉLÉPHONE / TELEPHONE BID FORM

NOM / NAME

ADRESSE / ADDRESS

VILLE / CITY PAYS / COUNTRY

MAIL

[illegible]



DETAILING À DOMICILE ET EN GARAGE
Rénovation - Protection longue durée - Soin du cuir



Née d'une passion pour l'art du détail, l'esthétique et l'automobile,
Msirius vous propose ses services aux particuliers et aux professionnels à domicile ou en garage.

Fort de nos années d'expériences, nous proposons des prestations haut de gamme aux propriétaires les plus exigeants. Passion, minutie et perfectionnisme sont les maîtres mots qui caractérisent la philosophie de Msirius. Pour nous, chaque détail est important. Nous mettrons tout en œuvre pour que votre véhicule soit au plus proche de la perfection avec un résultat à la hauteur de vos attentes.

Adresse
MSirius
58 bis avenue de Verdun
78290 Croissy-sur-Seine

Téléphones
Sébastien Marquettes : +33 6 69 54 71 19
Clara Kadziolkla : +33 7 61 59 01 16
contact@msirius.com

www.msirius.fr

VINS & SPIRITUEUX

Prochaines ventes
20 septembre 2017
Lyon-Brotteaux

29 septembre 2017
Aguttes Online

Vente en préparation
Décembre 2017



1 B MUSIGNY (Grand Cru)
Georges Roumier 2013
Adjugé 3 960 € TTC

Catalogue visible sur www.aguttes.com

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

Contact Lyon
Mathilde Naudet
04 37 24 24 22
naudet@aguttes.com

L'ICONOGRAPHIE PATRIOTIQUE DE LA GUERRE 14-18

COLLECTION A. ET H. PARENT DE CURZON

Prochaine vente
26 septembre 2017
Neuilly-sur-Seine



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

Catalogue visible sur www.aguttes.com



DESSINS ANCIENS MOBILIER & OBJETS D'ART

Prochaine vente
28 septembre 2017
Lyon-Brotteaux

Ventes en préparation
14 novembre 2017
5 décembre 2017
Neuilly-sur-Seine

Pour inclure vos lots dans ces ventes,
contactez-nous

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

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

Ensemble de sept papiers peints
Chine, XVII^e siècle
Adjugé 102 000 € TTC

ART CONTEMPORAIN SPÉCIAL FIAC

Vente en préparation
23 octobre 2017
Drouot-Richelieu

Pour inclure vos lots dans cette vente,
contactez-nous

Spécialiste
Charlotte Reynier-Aguttes

Responsable Art contemporain
Ophélie Guillerot
01 47 45 93 02
guillerot@aguttes.com

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





TABLEAUX DU XIX^E IMPRESSIONNISTES ET MODERNES

Vente en préparation
23 octobre 2017
Drouot-Richelieu

Pour inclure vos lots dans cette vente,
contactez-nous

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

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

BIJOUX ANCIENS ET MODERNES

Cartier à l'honneur

Vente en préparation

Octobre 2017



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

Spécialiste

Philippine Dupré la Tour

01 41 92 06 42

duprelatour@aguttes.com

CARTIER
Bracelet diamants et rubis. Vers 1925. Signé
Vente octobre 2017

Maroquinerie & Bagagerie

Vente en préparation

Novembre 2017

Neuilly-sur-Seine



Nous recherchons des lots pour cette vente
Expertises gratuites sur photos ou sur rendez-vous

Contact

Éléonore le Chevalier

01 41 92 06 47

lechevalier@aguttes.com

AUTOMOBILES DE COLLECTION

Vente en préparation
en marge d'Époqu'Auto
11 novembre 2017
Lyon-Brotteaux



Contact
+33 6 16 91 42 28
rossignol@aguttes.com
voitures@aguttes.com

UN WEEK-END À BAGATELLE

Ventes aux enchères, culture & patrimoine

15-17 SEPT. - HÔTEL ARTURO LÓPEZ - NEUILLY-SUR-SEINE
DANS LE CADRE DES JOURNÉES EUROPÉENNES DU PATRIMOINE

Prochaine vente
Dimanche 17 septembre
Dessins & Tableaux anciens, Mobilier et Objets d'Art



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







AGUTTES

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