

AGUTTES



AUTOMOBILES DE COLLECTION
LA VENTE D'AUTOMNE

12 décembre 2021



CONTACTS POUR CETTE VENTE



Directeur de département

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



Spécialiste

Hugo Baldy
+33 (0)1 47 45 93 01
+33 (0)7 60 78 10 18
baldy@aguttes.com



Spécialiste

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



Consultant

Raphaël de Serres
+33 (0)6 07 18 64 83
deserres.consultant@aguttes.com



Administratrice

Clothilde Duval
+33 (0)1 47 45 91 53
duval@aguttes.com
automobiles@aguttes.com



Administrateur

Augustin Delalande
+33 (0)1 47 45 91 53
delalande@aguttes.com
automobiles@aguttes.com

Directeur du Pôle Art de vivre & Collections

Philippine Dupré la Tour

Enchères par téléphone Ordre d'achat

bid@aguttes.com

Relations acheteurs

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

Relations médias

Sébastien Fernandes
fernandes@aguttes.com

Relations Asie

Aguttes 拍卖公司可提供中文服务
(普通话及粤语), 请直接联系
jiayou@aguttes.com

AGUTTES

Président Claude Aguttes

Associés

Directeurs associés
Philippine Dupré la Tour
Charlotte Aguttes-Reynier

Associés

Sophie Perrine, Gautier Rossignol,
Maximilien Aguttes

SAS Claude Aguttes (SVV 2002-209)

Commissaires-priseurs habilités
Claude Aguttes, Sophie Perrine,
Pierre-Alban Vinquant

SELARL Aguttes & Perrine

Commissaire-priseur judiciaire

AUTOMOBILES DE COLLECTION

LA VENTE 12.12.2021 D'AUTOMNE

Vente aux enchères

Aguttes Neuilly

Dimanche 12 décembre 2021, 15h

Exposition publique

Espace Charenton

327, rue de Charenton - 75012 Paris

Vendredi 10 décembre : 12h-18h

Samedi 11 décembre : 10h-18h

Dimanche 12 décembre : 10h-12h (sur rendez-vous)

Cliquez et enchérissez sur [aguttes.com](https://www.aguttes.com)

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

Aguttes Neuilly

164 bis, avenue Charles-de-Gaulle, 92200 Neuilly-sur-Seine

ÉDITO



Convergences ! Toutes les voitures que nous vous présentons dans ces pages tirent derrière elles le fil d'une longue vie de passion. Dès la conception, elles sont de celles qui réunissent le meilleur de leurs designers et de leurs ingénieurs. De celles, pour certaines, qui exigent le talent de pilote. Exceptionnelles, elles l'étaient dès leur première vie. Exceptionnelles, elles le sont restées.

Entre-temps, elles ont souvent traversé une période plus compliquée, démonétisées sur le marché du grand tourisme ou, rapide encore, de la compétition. Mais le fil de celles-ci ne s'est pas coupé, elles ont eu la chance de rencontrer des gens qui savent et qui peuvent leur offrir de quoi rester désirables comme au premier jour. Certaines portent même tout un passé incrusté au plus profond d'elles, entre peinture et métal.

Rencontrer un collectionneur qui se sépare de son bien, un autre qui souhaite l'acquérir, voilà le sel de notre métier. Nouer ces relations, renouer les fils, les retendre. Et des fils, nous en voyons de toutes les couleurs, collectionneurs, nous en voyons de toutes sortes. Boulimiques, réfléchis, rouleurs ou conservateurs, certains vouent leur vie à une seule quand d'autres la dédient à plus de mille. Des fils tous différents, qui tissent la trame de notre propre passion.

Mon équipe sait combien de temps il a fallu tirer les fils qui finissent aujourd'hui par se croiser pour composer cette vaste tapisserie éphémère qu'est une vente. Alors merci à tous ceux qui ont ainsi veillé sur elles, nous donnant le plaisir de les voir aujourd'hui. Merci infiniment de nous avoir fait confiance...

Nous avons rencontré le propriétaire de la Ferrari BB 512i de Jean-Paul Belmondo, qui a dépensé sans compter pour la porter jusqu'à cet état incroyable. Celui d'une Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 EVO II, ayant besoin d'une auto confortable et rapide pour abattre Genève-Paris le plus rapidement possible, plusieurs fois par semaine. Volant sur l'asphalte, cette voiture remplaçait bien l'avion et le train que ce dernier ne voulait pas prendre ! Nous avons rencontré ce Panhardiste, ces deux frères collectionneurs de BMW, car leurs parents, déjà, ne juraient que par cette marque, nous avons passé du temps aux côtés d'hommes soucieux de sauvegarder et de transmettre l'objet de leur passion. Nous avons appris un peu plus encore et avons eu la chance de découvrir la collection Anna Lisa, si chère au cœur de Patrick Duvarry.

Demain, chaque pièce suivra son fil. Après cette bifurcation, elle reprendra sa destinée d'objet de collection, pour la plus grande fierté de son nouveau possesseur. Et notre satisfaction d'avoir aidé le délicat passage de l'aiguillage.

La période est étrange... L'air du temps est empli de virus et de malédictions confuses qui se liguent contre le mouvement, les courses, les voyages. L'automobile, notre chère compagne, notre objet préféré, à la fois jouet, livre d'histoire, passe-vue au sein des paysages, juke-box, kaléidoscope, notre si précieuse automobile est aujourd'hui accusée de tous les maux. S'il fallait démentir les griefs de futilité, d'inutilité, la qualification de simple objet de standing dont on accable les voitures, s'il fallait prouver que l'automobile est une affaire de passion, les vendeurs présents aujourd'hui y suffiraient. Quant aux acheteurs... Il nous tarde de les recevoir !

Je souhaite profondément que cette opportunité permette aux amateurs les plus éclairés de compléter leur propre itinéraire de collectionneur, d'affiner l'intime formulation d'une sensibilité automobile. Car au fond, une collection, ce n'est pas autre chose.

Convergences! All the cars we present to you in these pages have one point in common: a long life of passion. From the moment they are conceived, they bring together the best from their designers and engineers. Some of them require the talent of a driver. Exceptional, they were in their first life. Exceptional, they have remained so.

In the meantime, they have often gone through a more complicated period, disappearing in the shadows on the grand touring market or, even faster, in competition. But the interest for these cars has not been lost, they have had the chance to meet people who know and can offer them what they need to remain desirable as on the first day. Some of them even carry a whole past encrusted deep inside them, between paint and metal.

Meeting a collector who is parting with his property, another who wishes to acquire one, this is the essence of our profession. To tie up these relationships, to renew the threads, to re-twist them. There are as many threads as there are collectors. Bulimic, thoughtful, driving or keeping them warm, some dedicate their life to one when others dedicate it to more than a thousand. All different threads that weave the fabric of our own passion.

My team knows how much time it took to pull the threads that end up crossing each other to compose this vast ephemeral tapestry that is a sale. So thank you to all those who have watched over them, giving us the pleasure of seeing them today. Thank you very much for having trusted us...

We met the owner of Jean-Paul Belmondo's Ferrari BB 512i, who spent a small fortune to bring it back to this incredible state. The owner of a Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 EVO II, needing a comfortable and fast car to drive from Geneva to Paris as fast as possible, several times a week. Flying on the asphalt, this car was a good substitute for the plane and the train that he did not want to take! We met Panhardist, two brothers collecting BMWs, because their parents, already, swore only by this brand, we spent time at the sides of men anxious to safeguard and transmit the object of their passion. We learned a little more and had the chance to discover the Anna Lisa collection, so dear to the heart of Patrick Duvarry.

Tomorrow, each piece will follow its way. After this fork in the road, it will resume its destiny as a collector's item, to the great pride of its new owner. And our satisfaction to have helped the delicate passing of the baton.

These are strange times... The air of time is filled with viruses and confused curses that are conspiring against movement, racing, travel. The motorcar, our dear companion, our favorite object, at the same time a toy, history book, viewer's pass within the landscapes, jukebox, kaleidoscope, our so precious automobile is today accused of all the evils. If it were necessary to disprove the grievances of futility, uselessness, the qualification of simple object of standing of which one accuses the cars, if it were necessary to prove that the car is a matter of passion, the salesmen present today would be enough. As for the buyers... We can't wait to receive them!

I deeply hope that this opportunity will allow the most enlightened amateurs to complete their own collector's itinerary, to refine the intimate formulation of an automotive sensibility. Because in the end, a collection is nothing else.

INDEX

ALFA ROMEO BARCHETTA 1300	49	JAGUAR SALOON 2.5	37
ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT FIA	64	LAGONDA 2 LITRE LOW CHASSIS	41
ALFA ROMEO GIULIA 1600 TI SUPER	87	LAMBORGHINI 400 GT 2+2	42
ALFA ROMEO 2600 SZ	27	LANCIA ARDEA	22
ALFA ROMEO GIULIA TZ	28	LANCIA APPIA SÉRIE 1	23
ALFA ROMEO 3000 SZ	29	LANCIA APPIA SÉRIE 3	24
ALFA ROMEO 6C 2500 S FRECCIA D'ORO	30	LANCIA AURELIA B22	25
AMILCAR CGSS	67	LANCIA APPIA GTE	26
AUSTIN MINI COOPER 1100 S USINE	86	LANCIA FLAMINIA GT TOURING	50
AUSTIN-HEALEY 3000 MKI BN7	13	LE ZEBRE TYPE C	31
AUSTIN-HEALEY 100/4 BN1	72	LINCOLN CONTINENTAL V12	52
BBM C1 - BMW	60	LOTUS ELAN +2 S	36
BENTLEY 4-1/4 CONTINENTAL SALOON	39	MASERATI 3500 GT	43
BMW M5 PRODUCTION EX. OLIVIER GROUILLARD	59	MASERATI MERAK SS	44
BMW 501 SÉRIE 3	61	MASERATI BORA 4.9	45
BMW E21 323I	75	MAZDA 323 GT-R	84
BMW Z3M COUPÉ	76	MERCEDES-BENZ 230 CABRIOLET B	46
BMW E32 750 IL	77	MERCEDES-BENZ 300 S COUPÉ	47
BMW E32 730I	78	MERCEDES-BENZ 560 SL	53
CHEVROLET CORVETTE C1	58	MERCEDES-BENZ 300 GE	79
CITROËN AMI 6 BREAK	4	MERCEDES-BENZ 190 2.5-16 EVO II	80
CITROËN 2 CV6 - 50 KM	5	MERCEDES-BENZ 190 SL	71
CITROËN TRACTION 11 B	33	PANHARD DYNA Z16 GRAND STANDING	9
CITROËN TRACTION 11 BL CABRIOLET	34	PANHARD PL 17 GRAND STANDING	10
CITROËN VISA TROPHÉE GR.B	85	PANHARD DYNA JUNIOR CABRIOLET	11
CITROËN B12 TORPÉDO	66	PANHARD DYNA Z17 CABRIOLET	12
DB HBR 5 FIA	63	PEUGEOT 504 TI	7
DE LA CHAPELLE BUGATTI STAR 55	2	PEUGEOT 504 FAMILIALE DIESEL	8
DELAHAYE 138 W CABRIOLET CHAPRON	68	PEUGEOT 201 B	32
FACEL VEGA FACELLIA F2B CABRIOLET	70	PEUGEOT 203 DÉCOUVRABLE	62
FERRARI BB 512I - EX. JEAN-PAUL BELMONDO	81	PORSCHE 936 JUNIOR	1
FERRARI 400 I	82	RANGE ROVER V8 3.5	91
FERRARI 400 I AUTOMATIQUE	83	RENAULT SUPER 5 BACCARA	6
FIAT 500 F	3	RENAULT FRÉGATE TRANSFLUIDE	69
FIAT 508 BALLILA	15	CABRIOLET LETOURNEUR & MARCHAND	
FIAT 1500 COUPÉ PININFARINA	16	RENAULT FLORIDE S CABRIOLET	88
FIAT 1400 A	17	ROLLS ROYCE TWENTY	40
FIAT 501 COUPÉ TRANSFORMABLE	18	SHELBY GT 350	56
FIAT 505 TORPÉDO	19	SIMCA 8 SPORT COUPÉ	65
FIAT 512 TORPÉDO	20	STUDEBAKER AVANTI	55
FIAT 1500 B CABRIOLET BALBO	21	STUDEBAKER COUPÉ CHAMPION	57
FIAT DINO 2400 COUPÉ	73	SUNBEAM VENEZIA TOURING	51
FIAT 1100 ES COUPÉ PININ FARINA	48	TOYOTA LAND CRUISER BJ 43	92
FORD MUSTANG 289 CODE K	54	TRIUMPH TR 2000	38
FORD T RUNABOUT	89	VOLKSWAGEN BUGGY SOVRA LM	90
JAGUAR MK II 3,8	14	VOLVO P 1800 ES	74
JAGUAR S-TYPE 3.8	35		

Merci de noter que les véhicules sont vendus en l'état.

Une exposition publique préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours permettra aux acquéreurs de se rendre compte de l'état des véhicules mis en vente. Nous recommandons aux enchérisseurs de prendre contact avec la maison de ventes afin de recevoir un rapport de condition et de prendre connaissance des documents afférents à chaque véhicule. Cf conditions générales de vente en fin de catalogue.

Please note that the vehicles are sold as is.

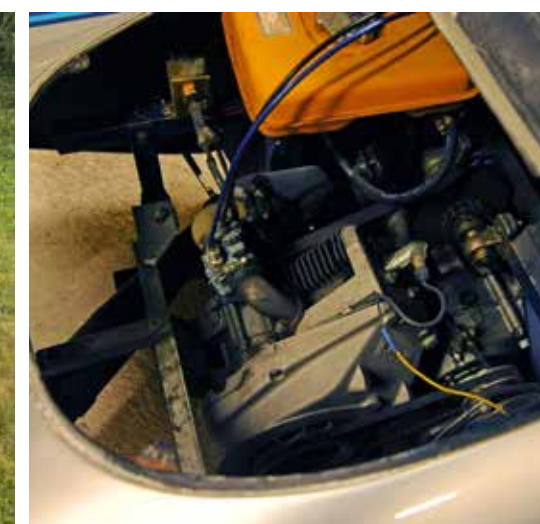
A public viewing prior to the sale will take place over a number of days to allow bidders to view the condition of the vehicles for sale. We recommend that bidders contact the auction house in order to receive a condition report and to take note of the documents relating to each vehicle.

See general terms and conditions of sale at the end of the catalogue.

Idée Cadeau !
Eligible Little Big Mans
Jouet à moteur pour enfant

Gift Idea !
Eligible for Little Big Mans
Motorized toy for children

8 000 / 10 000 €



1980 PORSCHE 936 Junior

Conçue pour participer au championnat du monde des voitures de sport (Groupe 6) en 1976, la Porsche 936 était une barquette reprenant nombre d'éléments de la Porsche 917. Elle était motorisée par un Flat 6 turbo de 2,1 l repris à la Carrera RSR Turbo de 1974. Championne du monde 1976 (5 victoires absolues pour 7 épreuves), elle remporta également les 24 Heures du Mans sous les couleurs du Martini Racing Team avec Gijs van Lennep et Jacky Ickx (1ère victoire d'un moteur turbo), ainsi que le Groupe 6 du Player's 200 (200 miles du Grand Prix de Mosport).

Cette charmante réplique de la mythique Porsche 936 du Mans fut réalisée par un artisan très inspiré dans les années 80. La carrosserie est en fibre et reprend les couleurs Martini, célèbre sponsor de la marque de Stuttgart. Le châssis est tubulaire et réalisé avec grand soin. Le moteur est un 125 cm³ Sachs accouplé à une boîte à vario qui permet d'atteindre une vitesse de 40 km/h environ ! Devant de telles performances, heureusement les freins sont hydrauliques. Tout le faisceau électrique de la voiture est fonctionnel, avec des vrais phares à l'avant pour parfaire l'esprit d'époque. Adorée

par des jeunes pilotes en herbe, elle participera deux fois au Little Big Mans en 2014 et 2016 à l'occasion du Mans Classic organisé par Peter Auto. Aujourd'hui les enfants ont grandi et il est temps d'en faire profiter d'autres, qui ont aussi, des étoiles dans les yeux.

Designed to compete in the 1976 World Sports Car Championship (Group 6), the Porsche 936 was a sports car with many of the same elements as the Porsche 917. It was powered by a 2.1-liter turbocharged Flat 6 taken from the 1974 Carrera RSR Turbo. World champion in 1976 (5 outright victories in 7 events), it also won the 24 Hours of Le Mans under the colors of the Martini Racing Team with Gijs van Lennep and Jacky Ickx (1st victory for a turbo engine), as well as the Group 6 of the Player's 200 (200 miles of the Grand Prix of Mosport)

This charming replica of the mythical Porsche 936 Le Mans was made by a very inspired craftsman in the 80s. The bodywork is made of fiberglass and was adorned with the iconic Martini livery, famous sponsor of the Stuttgart brand. The chassis is tubular and made with great care. The engine is a 125 cc Sachs coupled to a vario gearbox that allows to reach a speed of about 40 km/h! In front of such performances, fortunately the brakes are hydraulic. All the electric harness of the car is functional, with real headlights at the front to perfect the spirit of the time. Adored by budding

young drivers, it will participate twice in the Little Big Mans in 2014 and 2016 at the Le Mans Classic organized by Peter Auto. Today the children have grown up and it is time to share it with others, who also have stars in their eyes.

Réplique à moteur pour enfant
Eligible Little Big Le Mans
Marque reconnue

Motorized replica for children
Eligible Little Big Le Mans
Recognized brand

5 000 – 8 000 €

Châssis n° 00351

Chassis n° 00351



C1980 Stimula De La Chapelle
BUGATTI
Star 55

Au milieu des années 1970, l'entrepreneur français Xavier de La Chapelle reprend la tradition familiale, en construisant à son tour des automobiles. Au début du siècle, ses aïeux avaient en effet fabriqué des voitures dans la région de Saint-Chamond, sous la marque Stimula-De La Chapelle Frères et Cie. Il fait donc renaître la marque de ses cendres pour homologuer et distribuer d'intéressantes évocations de la plus mythique des Bugatti de route, la fameuse Type 55 Roadster, dessinée en son temps par un très inspiré Jean Bugatti. Si la première De La Chapelle voit le jour en 1976, à la grande époque des répliques et évocations néo-rétro, il faut attendre 1979 pour que Xavier ne se lance dans les jouets motorisés pour enfants. Il dessine une mini Jeep, une BMW 328, une Ferrari 330 P2 et, celle qui l'a fait connaître à l'échelle 1, une Bugatti Type 55 Roadster.

« Ces superbes reproductions sont fabriquées entièrement à la main, et réalisées avec les standards de qualité qui ont fait la réputation de la marque », peut-on lire sur le site de la petite firme française. « En France, il existe encore des entreprises artisanales où l'on aime construire avec passion, comme au début du siècle, et ce pour le plus grand plaisir des conducteurs en herbe. Ceux-ci éprouvent à des vitesses raisonnables, des sensations aussi intenses que leurs aînés au volant du modèle original. Doit-on parler de jouets, ou de véhicules automobiles ? Objets rares, construits avec amour, les Junior De La Chapelle, dont chaque exemplaire est numéroté, sont des objets de collection et de décoration. » L'exemplaire Star 55 que nous présentons, châssis numéro 00351, est donc une réplique à l'échelle 1/2 de la Bugatti Type 55 Roadster, qui aurait été construite à plus ou moins 200

exemplaires et distribuée à l'époque par la société Arola. Le châssis tubulaire reçoit un moteur Sachs Saxonette 2-temps de 49,9 cm3 avec deux vitesses automatiques et embrayage centrifuge. La transmission se fait par chaîne, et l'essieu arrière dispose d'un frein à tambour. La voiture, dont la carrosserie en polyester renforcé fut récemment repeinte, possède tous ses éléments spécifiques : calandre en aluminium, porte-bagage chromé, roues en alliage type Bugatti Grand Prix, volant gainé, klaxon poire, pare-brise rabattable, feux et phares. La banquette 2-places en simili cuir est prête à recevoir deux enfants, ou un adulte (1,75 m maximum et corpulence svelte !) puisque le pédalier est réglable. C'est bientôt Noël... et il n'est pas trop tard pour que votre progéniture ne prenne le départ de la course Little Big Le Mans lors de la toute prochaine édition du Mans Classic.



In the mid-1970s, French entrepreneur Xavier de La Chapelle took over the family tradition, building cars. At the beginning of the century, his ancestors had indeed manufactured cars in the Saint-Chamond region, under the brand name Stimula-De La Chapelle Frères et Cie. He therefore revived the brand from its ashes to homologate and distribute interesting evocations of the most mythical of Bugatti road cars, the famous Type 55 Roadster, designed in its time by a very inspired Jean Bugatti. If the first De La Chapelle was created in 1976, during the great era of replicas and neo-retro evocations, it was not until 1979 that Xavier started to create motorized toys for children. He designed a mini Jeep, a BMW 328, a Ferrari 330 P2 and, the one that made him known in scale 1:1, a Bugatti Type 55 Roadster. «These superb reproductions are entirely handmade,

and made with the quality standards that have made the brand's reputation,» reads the website of the small French firm. «In France, there are still artisanal companies where one likes to build with passion, as at the beginning of the century, and this for the greatest pleasure of the drivers in bud. At reasonable speeds, they experience sensations as intense as their elders at the wheel of the original model. Are we talking about toys or cars? Rare objects, built with love, the Junior De La Chapelle, of which each copy is numbered, are objects of collection and decoration.

The Star 55 that we present, chassis number 00351, is a 1/2 scale replica of the Bugatti Type 55 Roadster, which would have been built at more or less 200 copies, and distributed at the time by the company Arola. The tubular

chassis is powered by a Sachs Saxonette 2-stroke 49.9 cc engine with two automatic gears and centrifugal clutch. The transmission is by chain, and the rear axle has a drum brake. The car, whose reinforced polyester body was recently repainted, has all its specific elements: aluminum grille, chrome-plated luggage rack, Bugatti Grand Prix type alloy wheels, steering wheel, pear-shaped horn, folding windshield, lights and headlights. The 2-seat bench in imitation leather is ready to receive two children, or an adult (1.75 m maximum and with a slender build!) since the pedal mechanism is adjustable. It's almost Christmas... and it's not too late for your child to take the start of the Little Big Le Mans race at the next edition of Le Mans Classic.

Véritable deuxième main
Carrosserie restaurée
Désirable petite découvrable

Carte grise française
Châssis n° 2050659

*Genuine second hand
Restored bodywork
Desirable little convertible*

*French registration title
Chassis n° 2050659*

8 000 – 12 000 €



FIAT 500F

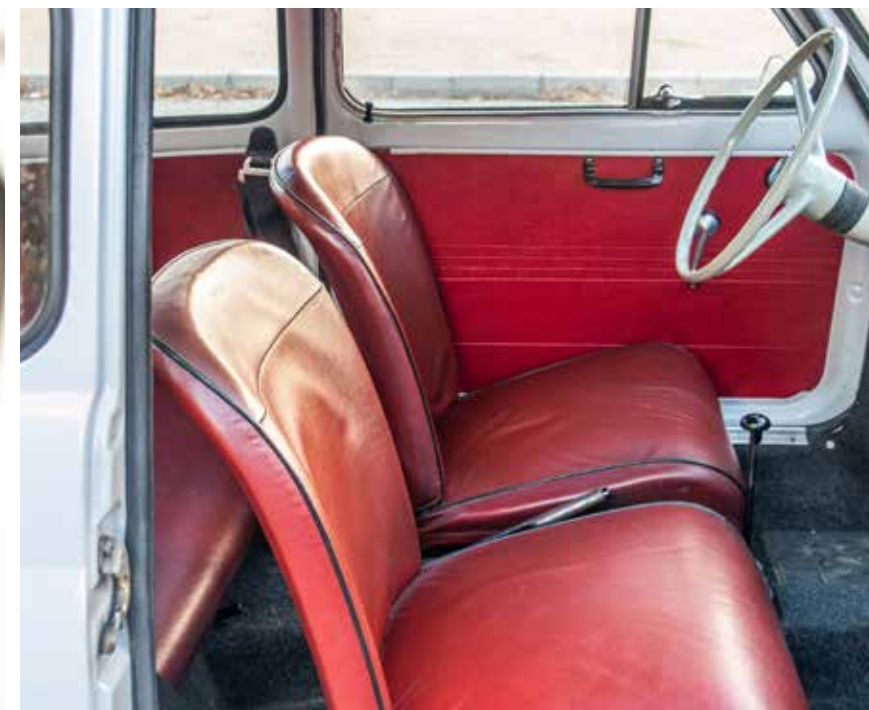
1969

Dénomination commerciale connue dans le monde entier, la 500 a fait la popularité internationale de Fiat. Aussi célèbre que la Citroën 2 CV, la Volkswagen Coccinelle ou la Porsche 911, sa renommée est telle qu'elle est réapparue ces dernières années sous la forme moderne que vous connaissez. La toute première série de Fiat Nuova 500 est présentée à Turin en juillet 1957. Elle est équipée d'un moteur bicylindre vertical refroidi par air de 479 cm³, disposé à l'arrière, délivrant 13 ch. Ensuite, Fiat va augmenter la cylindrée de son moteur bicylindre et parfaire l'équipement des versions qui suivront dans l'ordre des lettres de l'alphabet. Après la Normale « A », la Sport « B » et la Toit ouvrant « C », la version « D » (simplement car il s'agit de la 4^e version) est dévoilée en 1960. Puis, au Salon de Genève 1965, Fiat lance la 500 F (car la lettre E a été attribuée à une

finition « America » de la 500 D). Cette dernière reçoit des portes ouvrant « dans le bon sens », un pare-brise agrandi et un intérieur avec une finition de meilleure facture. Le succès de la version F fera dire aux observateurs de l'époque que la 500 est arrivée à maturité et convaincra Fiat de poursuivre sa carrière avec la version L puis R jusqu'en 1975.

L'exemplaire que nous présentons correspond à la série des Fiat 500 F produites de 1965 à 1969. Elle a été mise en circulation le 1^{er} juin 1969, au nom d'une parisienne qui la conservera jusqu'au début des années 2000. En 2003, un amateur averti s'en porte acquéreur, pour sa fille, et la confie à un carrossier pour restauration. La base était saine mais « fripée », de nombreux éléments présentant des traces de chocs, après trente ans de vie parisienne... La face avant,

le fond de coffre, les ailes avant et les panneaux de portes furent notamment remplacés par des éléments neufs. La peinture fut refaite après que tous les vitrages aient été démontés. Les joints et la capote furent changés et la mécanique d'origine bénéficia d'une grosse révision générale. Depuis, la voiture a très peu roulé, garée toujours à l'abri, au sec, et sous housse. Lors de notre essai, nous avons découvert une auto très attachante et en parfait état de marche. Nous avons simplement noté que la courbe des arches de roues arrière n'était pas parfaite, et que les commodos de phares et clignotants étaient abimés. Cette adorable Fiat 500 F, très saine, à l'estimation attractive au regard des travaux de carrosserie effectué, est une occasion à ne pas louper !



Known worldwide, the 500 has made the international popularity of Fiat. As famous as the Citroën 2 CV, the Volkswagen Beetle or the Porsche 911, its fame is such that it has reappeared in recent years in the modern form you now know. The very first Fiat Nuova 500 series was presented in Turin in July 1957. It was equipped with an air-cooled vertical twin-cylinder engine of 479 cm³, located at the rear, delivering 13 hp. Later, Fiat increased the capacity of its twin-cylinder engine and improved the equipment of the versions that followed in the order of the letters of the alphabet. After the Normal «A», the Sport «B» and the Sunroof «C», the «D» version (simply because it was the 4th version) was unveiled in 1960. Then, at the 1965 Geneva Motor Show, Fiat launched

the 500 F (because the letter E was assigned to an «America» finish of the 500 D). The latter received doors that opened «the right way», an enlarged windshield and an interior with a better finish. The success of the F version made the observers of the time say that the 500 had reached maturity and convinced Fiat to continue its career with the L and R versions until 1975.

The example we present corresponds to the series of Fiat 500 F produced from 1965 to 1969. It was put on the road on the 1st of June 1969, in the name of a Parisian woman who kept it until the beginning of the 2000s. In 2003, a well-informed amateur bought it for his daughter and entrusted it to a body shop for restoration. The base was sound but «crumpled», with many

parts showing traces of shocks, after thirty years of life in Paris... The front panel, the trunk bottom, the front fenders and the door panels were replaced by new parts. The paint was redone after all the windows were removed. The gaskets and the hood were changed and the original mechanics received a major overhaul. Since then, the car has been driven very little, always parked under a cover and in a dry place. During our test drive, we discovered a very attractive car in perfect working order. We only noticed that the curve of the rear wheel arches was not perfect, and that the headlight and turn signal switches were damaged. This adorable Fiat 500 F, very sound, with an attractive estimate considering the body work done, is an opportunity not to be missed!

Couleur Rouge Corsaire AC 403
Bel état d'usage
Autoradio Continental Edison d'époque

Carte grise française
Châssis n° 9924613

Color Red Corsair AC 403
Nice condition
Vintage Continental Edison car radio

French registration title
Chassis n° 9924613

3 000 – 7 000 €

Sans réserve - No reserve



CITROËN AMI 6

1967

BREAK

Le catalogue Citroën du milieu des années 1950 est assez restreint. La 2 CV est une alternative à la voiture populaire et bon marché, et la DS à la voiture de luxe confortable et révolutionnaire. L'objectif pour le tout début des années 1960 est d'ajouter à ces deux modèles un milieu de gamme. Les bureaux d'étude travaillent donc sur un projet de véhicule intermédiaire baptisé AM (M pour milieu de gamme). Au final, les contraintes techniques et économiques réorientent le projet vers la réalisation d'une « Super 2 CV », sur la base de la même plateforme, mais avec un nouveau moteur de 602 cm³, pour rester dans la limite administrative des 3 CV fiscaux. Initialement, la direction ne veut pas d'une ligne utilitaire, ni d'un hayon, et Flaminio Bertoni trouve une solution, en inversant la pente de la lunette arrière, pour offrir plus de confort aux passagers arrière. C'est la fameuse ligne Z, que l'on retrouvera sur certaines Ford anglaises, dont les Anglia. Sortie en 1961 la Citroën Ami 6, dotée

d'un moteur plus puissant et d'un confort de bord plus important que celui de la 2CV, innove aussi sur le plan sociologique en se présentant sur les documents publicitaires, en pleine société de consommation, comme la deuxième voiture idéale pour madame. Notons ainsi que Madame Yvonne de Gaulle conduisait une berline Ami 6 de couleur blanc carrare (AC144). En janvier 1964, la gamme s'étoffe avec l'apparition d'une version break qui dépassera rapidement les chiffres de production et de vente de la berline. Sa ligne plus conventionnelle (qui lui procure par ailleurs une meilleure aérodynamique) et sa fonction utilitaire sont en effet plus appréciées en milieu rural. Le break est selon le slogan de l'époque « le kilomètre confort le moins cher du monde », et grâce à lui, l'Ami 6 est la voiture la plus vendue en France en 1966 ! L'Ami 6 sera fabriquée jusqu'en 1969 à plus d'un million d'exemplaires... L'Ami 6 que nous présentons est une version break mise en circulation le 9 septembre 1967. Elle se

présente dans un état d'usage correct, ayant bénéficié d'un voile de peinture dans sa jolie et intéressante teinte d'origine Rouge Corsaire AC 403. Si la carrosserie présente quelques défauts, la base se révèle globalement saine malgré quelques points de rouille. Il faudra notamment reprendre les planchers avant à deux ou trois endroits. On notera aussi que l'intérieur d'origine a bien vécu : les housses de sièges avant sont délavées et passablement abimées. La mécanique fonctionne bien, et l'essai routier s'est révélé plutôt concluant. Il faudra néanmoins revoir l'embrayage, en retendant le câble dans un premier temps, pour profiter pleinement de sa fonction centrifuge. De par sa teinte, son embrayage centrifuge et son rare poste de radio Continental Edison (option d'époque), cette Ami 6 saura combler le Citroëniste averti ou un jeune passionné désireux de posséder une emblématique Citroën des années 1960, utilisable rapidement.



The Citroën catalog of the mid 1950s is quite limited. The 2 CV is an alternative to the popular and cheap car, and the DS to the comfortable and revolutionary luxury car. The objective for the early 1960s was to add a mid-range model to these two models. The design offices therefore worked on a project for an intermediate vehicle called the AM (M for mid-range). In the end, technical and economic constraints redirect the project towards the realization of a « Super 2 CV », on the basis of the same platform, but with a new engine of 602cc, to remain within the administrative limit of 3 fiscal CVs. Initially, management did not want a utility line, nor a hatchback, but Flaminio Bertoni found a solution: reversing the slope of the rear window, to offer more comfort to the rear passengers. This is the famous Z line, which will be found on some English Fords, including the Anglia. Released

in 1961, the Citroën Ami 6, with a more powerful engine and a more comfortable interior than the 2CV, also innovates on the sociological level by presenting itself on advertising documents, in the midst of the consumer society, as the ideal second car for women. It is worth noting that Madame Yvonne de Gaulle drove an Ami 6 sedan in Carrara white (AC144). In January 1964, the range was extended with the appearance of a station wagon version which quickly exceeded the production and sales figures of the sedan. Its more conventional lines (which also gave it better aerodynamics) and its utility function were more appreciated in rural areas. The station wagon was, according to the slogan of the time, « the cheapest comfort mile in the world », and thanks to it, the Ami 6 was the best-selling car in France in 1966! The Ami 6 will be manufactured until 1969 with more than one million copies...

The Ami 6 that we present is a station wagon version put on the road on September 9th 1967. The car is in good condition, having been painted in its nice and interesting original color AC 403 Corsair Red. If the bodywork shows some defects, the base is globally sound despite some rust spots. In particular, the front floorboards will need to be repaired in two or three places. The original interior has also been through a lot: the front seat covers are faded and quite damaged. The mechanics work well, and the road test was quite conclusive. Nevertheless, the clutch will have to be redone, by tightening the cable first, in order to take full advantage of its centrifugal function. With its color, its centrifugal clutch and its rare Continental Edison radio (period option), this Ami 6 will satisfy the informed Citroënist or a young enthusiast wishing to own an emblematic Citroën of the 1960's, quickly usable.

Etat de conservation exceptionnel
L'une des dernières 2 CV fabriquées
Véritable machine à remonter le temps

*Exceptional state of preservation
One of the last 2 CVs manufactured
A real time machine*

25 000 – 45 000 €

Jamais immatriculée
Châssis n° VF7AZKA00KA359640

*Never registered
Chassis n° VF7AZKA00KA359640*



1990 CITROËN 2 CV 6 50 km au compteur

En 1935, Citroën, en faillite, est rachetée par la famille Michelin. On fait appel à Pierre-Jules Boulanger, ingénieur de formation pour redresser la firme aux chevrons. Dans cette optique, il est contraint de licencier une partie des effectifs et de renoncer à certains projets en cours. Dès lors il fait travailler ses équipes sur une voiture destinée à une population rurale et besogneuse, disposant de peu de moyens. Le cahier des charges est simplissime : la future voiture doit disposer de quatre places et pouvoir transporter 50 kg de bagages à 60 km/h, sans excéder une puissance fiscale de 2 CV, tout en étant facile d'entretien et écono-

mique. Elle doit en plus pouvoir traverser un champ labouré à pleine vitesse avec un panier d'œufs sans en casser un seul... La 2 CV est présentée dans sa version définitive sous la nef du Grand Palais, à l'occasion du premier Salon de l'Automobile d'après-guerre, en 1948. Entre la Type A dévoilée le 7 octobre 1948 et la dernière Charleston qui sort de la chaîne de production de l'usine portugaise de Mangualde le 27 juillet 1990, 5 114 961 Citroën 2 CV auront vu le jour toutes versions et séries confondues.

La voiture que nous présentons est une exceptionnelle Citroën 2 CV 6 spécial avec seule-

ment 50 km au compteur. Elle a été livrée en 1991 au propriétaire d'un garage Citroën en Belgique. Elle a ensuite effectué le trajet entre le garage et son domicile et n'a plus été utilisée depuis. En 1997 son fils rachète la voiture et la transporte sur une remorque jusqu'à chez lui. Depuis 1991 cette auto a été soigneusement conservée et ce toujours dans des garages chauffés. Elle se trouve aujourd'hui dans un état exceptionnel, destinée à être un objet de collection, elle n'a jamais été immatriculée ou encore utilisée. Fait d'ailleurs rarissime : les éléments de carrosseries sensés recevoir les plaques d'immatriculation sont vierges de tout perçage.



L'état du véhicule est bien entendu absolument incroyable... Chaque détail est à l'avenant : les pneus n'ont jamais été remplacés, les fluides (huile moteur et boîte de vitesses, liquide de frein) sont ceux mis à l'usine, toutes les étiquettes et les marquages usine sont présents, et l'habitacle « sent le neuf ». Il n'est pas exagéré de dire que cette voiture est une véritable machine à remonter le temps. Ce superbe exemplaire Rouge Vallelunga a toujours été conservé en

bon état de marche, sa mécanique est donc tout à fait opérationnelle. Seuls la batterie et les essuie-glaces ont été remplacés, mais les éléments d'origine ont été conservés et seront fournis au nouvel acquéreur. Il est rarissime de trouver une voiture si peu kilométrée dans un état de conservation aussi exceptionnel ; nous vous offrons ici l'opportunité d'acquérir un incroyable exemplaire de la plus iconique des automobiles.



In 1935, Citroën, bankrupt, is bought by the Michelin family. Pierre-Jules Boulanger, an engineer by training, was called in to turn the company around. To this end, he is forced to lay off some of the workforce and abandon certain ongoing projects. From then on, he had his teams work on a car intended for a rural and hard-working population with few resources. The specifications were simple: the future car had to have four seats and to be able to carry 50 kg of luggage at 60 km/h, without exceeding a fiscal power of 2 HP, while being easy to maintain and economical. It must also be able to cross a ploughed field at full speed with a basket of

eggs without breaking a single one... The 2CV is presented in its final version under the nave of the Grand Palais, at the occasion of the first post-war Motor Show, in 1948. Between the Type A unveiled on October 7, 1948 and the last Charleston which rolled off the production line at the Portuguese factory in Mangualde on July 27, 1990, 5,114,961 Citroën 2CVs were produced, all versions and series combined.

The car we present is an exceptional Citroën 2 CV 6 special with only 50 km on the clock. It was delivered in 1991 to the owner of a Citroën garage in Belgium. It was then driven from the

garage to his home and has not been used since. In 1997 his son bought the car and transported it on a trailer to his home. Since 1991 the car has been carefully preserved in heated garages. It is today in an exceptional condition, intended to be a collector's item, it has never been registered or used. It is also very rare that the body parts that are supposed to receive the license plates are not pierced at all. The condition of the vehicle is of course absolutely incredible... Every detail is just as it should be: the tires have never been replaced, the fluids (engine and gearbox oil, brake fluid) are the same as the ones used at the fac-

tory, all the factory labels and markings are present, and the interior «smells like new». It is no exaggeration to say that this car is a real time machine. This superb Vallelunga Red has always been kept in good working order, so its mechanics are fully operational. Only the battery and the windshield wipers have been replaced, but the original elements have been kept and will be provided to the new owner. It is rare to find a car with very little mileage in such an exceptional state of preservation; we offer you here the opportunity to acquire an incredible example of the most iconic of cars.



3 000 – 5 000 €

Incroyable état d'origine
Première main jusqu'en 2021, moins
de 103 000 km
Toutes factures et contrôles techniques
depuis l'origine
Carte grise française
Châssis n° 01400269

*Incredible original condition
First hand until 2021, less than 103 000 km
All invoices and technical controls
since its production*

*French registration title
Chassis n° 01400269*



1988 RENAULT Super 5 BACCARA

La Supercinq est la deuxième génération de l'icône Renault 5, lancée en 1972. Elle sera produite jusqu'en 1996, après avoir été la voiture la plus vendue en France entre 1986 et 1989, devant l'éternelle rivale, la Peugeot 205. Pensée pour une clientèle jeune et grâce à sa taille contenue, elle s'est progressivement imposée, au fur et à mesure de sa carrière, comme une automobile pour une clientèle urbaine. Dans la deuxième moitié des années 1980, les cadres de Renault remarquent que dans cette population urbaine, il existe une population bourgeoise, qui ne dispose d'aucun véhicule quotidien suffisamment luxueux dans lequel ils accepteraient d'être vus. C'est dans ce contexte que Renault présente la Supercinq Baccara en 1987, une populaire luxueuse ou luxueuse populaire, c'est au choix... Disponible

en boîte automatique ou en boîte manuelle, elle était surtout équipée d'une sellerie en cuir Connolly et d'un équipement complet repris de la GTS, parmi lesquels la direction assistée, des vitres électriques, la fermeture centralisée, les jantes alliage et ... un range-costume installé sous le cache-malle arrière ! Ce sera un véritable succès, qui poussera Renault à proposer une version Baccara pour la R19, R21, R25 puis la Clio avant la disparition du nom. Notre Supercinq fut achetée en novembre 1988 auprès de la concession Escobrie de Melun. Sa teinte noire, associée au liseré bronze typique des Baccara lui convient parfaitement, associée à un cuir beige dans un état remarquable, les sièges n'étant ni affaissés ni déchirés. La méticuleuse première propriétaire prit particulièrement soin de sa voiture et conservera chaque document,

chaque facture, chaque contrôle technique, dans un important dossier. Déménageant dans l'Orne, elle s'est très récemment résolue à se séparer de sa Supercinq, agacée par les innombrables cartes de visite avec propositions d'achat qu'elle trouvaient sous ses essuie-glaces ! La voiture, affichant moins de 103 000 km au compteur, se trouve dans un état exceptionnel, témoignant d'un entretien rigoureux et continu. Les pare-chocs ont été repeints, et les intérieurs d'ailes arrière regarnis, et la mécanique révisée. Il est absolument incroyable de trouver une voiture disposant d'un tel suivi, et d'une telle histoire. Ajoutez à cela le fait que les Supercinq en bel état se font rares sur le marché – a fortiori les Baccara -, et vous comprendrez pourquoi cette youngtimer de choix est une opportunité à ne pas laisser passer...



The Supercinq is the second generation of the iconic Renault 5, launched in 1972. It will be produced until 1996, after having been the best-selling car in France between 1986 and 1989, ahead of its eternal rival, the Peugeot 205. Designed for a young clientele and thanks to its limited size, it gradually established itself, as its career progressed, as a car for urban customers. In the second half of the 1980s, Renault executives noticed that there was a bourgeois population within this urban population, which did not have a sufficiently luxurious everyday vehicle in which they would accept to be seen. It is in this context that Renault presents the Supercinq Baccara in 1987, a luxury people's car or a popular luxurious car depending on the angle... Available with an automatic or manual gearbox,

it was especially equipped with a Connolly leather upholstery and a complete equipment taken from the GTS, among which the power steering, electric windows, centralized locking, alloy wheels and ... a costume storage installed under the rear cover! It will be a real success, which will push Renault to propose a Baccara version for the R19, R21, R25 then the Clio before the disappearance of the name.

Our Supercinq was bought in November 1988 from the Escobrie dealership in Melun. Its black color, associated with the typical bronze Baccara pinstripe suits it perfectly, associated with a beige leather in a remarkable state, the seats being neither sagged nor torn. The meticulous first owner took particular care of her car and kept every document, every invoice, every

technical control, in an important file. Moving to the Orne region, she very recently decided to part with her Supercinq, annoyed by the countless business cards with purchase proposals that she found under her windshield wipers! The car, with less than 103,000 km on the odometer, is in exceptional condition, showing a rigorous and continuous maintenance. The bumpers have been repainted, the rear fender interiors relined, and the mechanics overhauled. It is absolutely incredible to find a car with such a follow-up, and such a history. Add to this the fact that Supercinqs in good condition are rare on the market - especially Baccara cars - and you will understand why this youngtimer is an opportunity not to be missed...

8 000 – 12 000 €

Dossier historique complet avec facture d'achat
Plus de 20 000 € de factures de restauration
Deuxième main, état rare sur le marché

Carte grise française
Châssis n° 2720246

*Complete historical file with purchase invoice
More than 20 000 € of restoration invoices
Second hand, rare condition on the market*

*French registration title
Chassis n° 2720246*



1977

PEUGEOT 504 TI

Les débuts de la Peugeot 504 furent chaotiques ! La nouvelle haut de gamme de la marque sochaliennaise devait en effet être présentée en juin 1968, mais les « événements de mai », décalèrent sa sortie au mois de septembre... Pourtant, cette nouvelle représentante de la marque au Lion était attendue. Il s'agit en effet seulement du 5e modèle, hors utilitaire, construit par la marque de Sochaux depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Avec elle, la clientèle bourgeoise et provinciale monte en gamme. Le projet, lancé en 1963, aboutit à une voiture aux dimensions plus généreuses, avec un moteur 10 CV plus puissant et, summum de modernité, quatre roues indépendantes et des freins à disque sur les quatre roues. Pour le style, Peugeot a encore fait appel à l'italien Pininfarina, mais le projet est revu en profondeur par le bureau de style interne, dirigé par Paul

Bouvoit. La berline haut de gamme « *qui a les yeux de Sophia Loren* », selon les dirigeants de Pininfarina, est si bien accueillie qu'elle sera même élue voiture européenne de l'année 1969 ! L'histoire est en marche, et cette robuste Peugeot sera fabriquée jusqu'en... 2005 (en Afrique), à plus de 3,7 millions d'exemplaires toutes versions confondues.

L'exemplaire qui illustre ces pages est le haut de gamme des 504 berlines, puisqu'il s'agit d'une performante TI. La voiture fut achetée neuve en 1977 par le beau-père de l'actuel propriétaire, et le très complet dossier qui accompagne la voiture comporte même la facture d'achat auprès des Ets Michel, « concessionnaire des Automobiles Peugeot » à Brunoy (91), le carnet d'entretien tamponné et même la carte de garantie ! Le compteur à cinq chiffres affichait un peu plus

de 11 000 km le jour de notre essai, et il est fort probable que la voiture ait 111 000 km d'origine. Si son entretien fut sérieux, et sa vie tranquille, notamment depuis que son premier propriétaire s'était retiré à Gourdon (46), dans le Quercy, l'actuel propriétaire, qui ne se contente pas de l'à-peu-près, décida une restauration complète qui lui couta plus de 20 000 € (factures jointes au dossier). Tout fut refait dans les règles de l'art (carrosserie, sellerie, trains roulants, freinage, moteur, boîte, pont...) sans compter. La voiture a peu roulé depuis, et présente à peine deux défauts de carrosserie. Si vous cherchez une Peugeot 504, cette incroyable TI à intérieur cuir Bleu Panama, équipée d'origine d'un toit ouvrant, et plus récemment de jantes accessoires Dunlop est faite pour vous...



The beginnings of the Peugeot 504 were chaotic! The new top-of-the-range car of the Sochaux brand was indeed supposed to be presented in June 1968, but certain events in May postponed its release to September... However, this new representative of the Lion brand was expected. It is indeed only the 5th publicly available model built by the brand of Sochaux since the end of World War II. With it, the bourgeois and provincial clientele went upmarket. The project, launched in 1963, resulted in a car with more generous dimensions, a more powerful 10 HP engine and, the height of modernity, four independent wheels and disc brakes on all four wheels. For the styling, Peugeot again called upon the Italian Pininfarina, but the project was reviewed in depth by the in-house styling office, headed

by Paul Bouvoit. The top-of-the-range sedan «with Sophia Loren's eyes», according to Pininfarina's managers, was so well received that it was even voted European Car of the Year 1969! History was made, and this robust Peugeot was manufactured until 2005 (in Africa), with more than 3.7 million examples of all versions combined.

The example that illustrates these pages is the top of the range 504 sedan, as it is a high-performance TI. The car was bought new in 1977 by the current owner's father-in-law, and the very complete file that accompanies the car even includes the purchase invoice from Ets Michel, «Concessionnaire des Automobiles Peugeot» in Brunoy (91), the stamped maintenance booklet and even the warranty card! The

five-digit odometer showed just over 11,000 km on the day of our test drive, the car most likely having driven 111,000 km. If its maintenance was serious, and its life quiet, especially since its first owner had retired to Gourdon (46), in the Quercy region, the current owner, who is not content with the odd one out, decided to carry out a complete restoration which cost him more than 20,000 € (invoices attached to the file). Everything was redone in the rules of art (bodywork, upholstery, running gear, brakes, engine, gearbox, axle...) without counting. The car has not been driven much since then, and has only two body defects. If you are looking for a Peugeot 504, this incredible TI with Panama Blue leather interior, originally equipped with a sunroof, and more recently with period Dunlop accessory wheels is made for you...

Extraordinaire état d'origine
Rare version Familiale 7-places
Un seul propriétaire entre 1972 et 2020

Carte grise française
Vendue sans contrôle technique
Châssis n° 1311711

*Extraordinary original condition
Rare 7-seater family version
Only one owner between 1972 and 2020*

*French registration title
Sold without technical control
Chassis n° 1311711*

15 000 – 25 000 €



1971

PEUGEOT 504

FAMILIALE

Diesel

Lancée en 1968, la Peugeot 504 s'inscrit dans la plus pure tradition sochaliennne de voitures rustiques, performantes et rassurantes. Certains diront conservatrices. D'autres la baptiseront de « super 404. » Il n'empêche, ce fleuron de la marque au Lion a largement fait le job, des années 1970 jusqu'aux années 2000, et dans le monde entier. Trois ans à peine après sa présentation officielle (1968), la gamme s'étoffe. Si les coupés et cabriolets ont été proposés dès 1969, il faudra attendre 1971 pour que la 504 soit déclinée en version « utilitaire ». C'est en effet l'année où Peugeot décide de produire une plateforme plus longue, avec un essieu arrière rigide (alors que la berline

innovait avec quatre roues indépendantes), pour trois nouveaux dérivés : une Commerciale, un Break, et une Familiale. Cette dernière se distingue des deux autres par son extraordinaire habitabilité qui offre pas moins de sept places. Un vrai monospace pour famille nombreuse avant l'heure ! La 504 sera produite en France jusqu'en 1983 (1994 pour l'indestructible pick-up), et encore au Nigeria jusqu'en 2005, pour un total supérieur à 3.7 millions d'exemplaires.

La voiture qui illustre ces pages se trouve dans un état absolument exceptionnel. Et son histoire est incroyable. Si le dossier de la voiture se résume à une unique copie de l'ancienne carte

grise, elle nous permet néanmoins de savoir que Monsieur D. a conservé cette Familial Diesel de 1972 à 2020. Peut-être même fut-il le premier et unique propriétaire de la voiture, puisqu'elle fut immatriculée 416 LY 28 le jour de sa mise en circulation, le 4 août 1971, et que la carte grise fut refaite le 9 novembre 1972, avec la même immatriculation. Monsieur D. a-t-il changé de domicile dans le même département, ce qui aurait justifié une nouvelle carte-grise ? A-t-il acheté un modèle d'essai à un concessionnaire Peugeot d'Eure-et-Loir ? Cela est probable.

A moins qu'il n'ait acheté une très bonne occasion, un an à peine après sa première mise en circulation. La voiture fut rachetée en 2020 par un pro-

fessionnel, qui nous a indiqué que Monsieur D. avait pris un très grand soin de sa voiture, et qu'il n'était par exemple jamais sorti par temps de pluie. Il semble que le vernis de la ceinture de caisse ait eu besoin d'un rafraîchissement ait que la peinture ait été lustrée, ou ait reçu un voile. A part cela, et malgré les 77 000 km inscrits au compteur (ce qui semble être son kilométrage d'origine), la voiture est dans un état absolument bluffant. L'intérieur est dans un état proche du neuf (une décoloration de certains

sièges pourrait s'expliquer par le fait que la voiture aurait à un moment donné pu être équipée de housses), comme le compartiment moteur, qui présente encore de nombreux marquages d'usine particulièrement émouvants. Le traitement de surface des différentes pièces est lui aussi extraordinaire, et sûrement très proche de l'état de la voiture à sa sortie d'usine. Les Peugeot 504 « dérivés longs à essieu rigide » selon la nomenclature de la marque, sont des modèles utilitaires qui ont depuis longtemps

été détruits ou qui ont subi les affres du temps, et d'une rude utilisation. En trouver un dans un tel état relève de l'exceptionnel. Ce qui fait de cette rare Familiale 7-places Diesel une occasion unique pour le collectionneur averti ou le nostalgique désireux de replonger dans les souvenirs, les odeurs et les sensations de ses voyages d'enfant.

bought in 2020 by a dealer, who told us that Mr. D. had taken very good care of his car, and that he had never gone out in the rain. It seems that the varnish of the beltline needed a refreshment, that the paint was polished or received a veil. Apart from that, and despite the 77,000 km on the odometer (which seems to be its original mileage), the car is in an absolutely stunning condition. The interior is in a near new condition (some discoloration of some seats could be explained by the fact that the car could have been equipped with seat covers at some point), as well as the engine compartment, which still shows a lot of touching factory markings. The surface treatment of the different parts is also extraordinary, and surely very close to the condition of the car when it left the factory. The Peugeot 504 «long rigid axle

derivatives» according to the nomenclature of the brand, are utility models that have long been destroyed or have suffered the ravages of time, and of a harsh use. To find one in such a condition is exceptional. This makes this rare 7-seater Diesel wagon a unique opportunity for the discerning collector or the nostalgic who wants to relive the memories, smells and sensations of his childhood trips.



Launched in 1968, the Peugeot 504 is part of the pure Sochaux tradition of simple, powerful and reassuring cars. Some would say it is conservative. Others will call it the «super 404». Nevertheless, this flagship of the Lion brand has done the job well, from the 1970s to the 2000s, and all over the world. Barely three years after its official presentation (1968), the range was expanded. If the coupes and cabriolets were offered as early as 1969, it was not until 1971 that the 504 was available in a «utilitarian» version. This was the year that Peugeot decided to produce a longer platform, with a rigid rear axle (whereas the

sedan innovated with four independent wheels), for three new derivatives: a Commerciale, a station wagon, and a family car. The latter is distinguished from the other two by its extraordinary habitability, which offers no less than seven seats. A true minivan for large families before its time! The 504 will be produced in France until 1983 (1994 for the indestructible pick-up), and again in Nigeria until 2005, for a total of more than 3.7 million units.

The car that illustrates these pages is in an absolutely exceptional condition. And its history is incredible. Although the car's file is limited

to a single copy of the old registration document, it allows us to know that Mr. D. kept this Familiale Diesel from 1972 to 2020. Perhaps he was even the first and only owner of the car, since it was registered 416 LY 28 on the day it was put on the road, August 4, 1971, and the registration card was redone on November 9, 1972, with the same registration. Did Mr. D. change his residence in the same department, which would have justified a new registration card? Did he buy a test model from a Peugeot dealer in Eure-et-Loir? This is probable. Unless he bought a very good second hand car, only one year after its first registration. The car was



La collection d'un amateur de Panhard averti

Les quatre voitures qui suivent sont issues de la collection d'un amateur « éclairé » de belles classiques et populaires françaises. Dans son garage, et dans son cœur, les Panhard occupent une place de choix. Les rondouillardes berlines de série y ont côtoyé les voitures de course à palmarès comme les carrosseries les plus rares et exclusives de la marque. Il faut dire que Panhard, qui avait pour slogan « la mécanique aux mille victoires », a su créer dans l'immédiat après-guerre un incroyable moteur *flat-twin* refroidi par air de petite cylindrée (moins de 1 000 cm³), incroyablement performant et durable, et qui a motorisé, outre les berlines de série, des réalisations élégantes et attachantes. Notre homme, pour qui chacune de ses autos devaient être capable de rallier l'Île-de-France à la Corse par l'autoroute, et retour, sans escale, a aujourd'hui décidé de recentrer sa collection, partant du postulat qu'une voiture qui ne roule pas, s'abîme. En plus des deux Dyna et PL 17 de série, il nous a confié une rare et désirable Dyna cabriolet, et une inimitable Dyna Junior restaurée sans limite de coût. L'opportunité pour les panhardistes convaincus, ou les amateurs de françaises extra-ordinaires, de découvrir quatre attachantes automobiles de la firme du Quai d'Ivry, proposées à des estimations très raisonnables.

The four cars that follow are from the collection of an «enlightened» amateur of beautiful French classics and peoples' cars. In his garage, and in his heart, Panhard cars have a special place. The chubby mass-produced sedans have rubbed shoulders with successful race cars as rare and exclusive bodied motorcars. It must be said that Panhard, whose slogan was «the mechanics of a thousand victories», was able to create in the immediate post-war period an incredible air-cooled flat-twin engine with a small displacement (less than 1,000 cc), incredibly powerful and durable, which powered, in addition to production sedans, elegant and endearing creations. Our man, for whom each of his cars had to be able to go from Paris to Corsica by freeway and back, without stopping, has now decided to refocus his collection, based on the premise that a car that doesn't run, gets damaged. In addition to the two standard Dyna and PL 17, he has entrusted us with a rare and desirable Dyna cabriolet, and an inimitable Dyna Junior restored without cost limit. An opportunity for convinced Panhardists, or amateurs of extra-ordinary French cars, to discover four endearing cars of the firm of Quai d'Ivry, proposed at very reasonable estimates.

G. R.

Finition Grand Standing
Très bel état d'usage
Couleurs intéressantes

Carte grise française
Châssis n° 1203471

*Grand Standing finish
Very good condition
Interesting colors*

*French registration title
Chassis n° 1203471*

4 000 – 8 000 €

Sans réserve - No reserve



PANHARD Dyna

1958 Z16 Grand Standing

Après-guerre, Panhard, la marque doyenne, se met à l'heure du jour, en produisant simple, robuste et efficace. Après la Dyna X et son style baroque très Louis XV, place à la Z, qui sera présentée en juin 1953. Avec sa bouille très ronde et son élégante carrosserie en Duralinox, la nouvelle née offre un Cx révolutionnaire pour l'époque de 0,26 et des performances exceptionnelles pour une voiture de si petite cylindrée (bicylindre de 851 cm³). Elle ne consomme de plus que 6 l aux 100 km en transportant 6 passagers... La recette est idéale pour un succès commercial, mais les coûts de production, notamment de la caisse en Duralinox ont été sous-évalués, et la direction

(Citroën est entrée au capital de la marque en 1955 à hauteur de 25 %, puis de 45 % en 1958) décide de passer au tout acier en 1958, avec un surpoids de plus de 150 kg. Entretemps, Renault a répliqué avec la bien pensée et bon marché Dauphine, et Panhard se doit de faire évoluer sa gamme. En 1959, la nouvelle PL 17 remplace la Dyna Z qui aura été produite à 139 065 exemplaires (berlines).

La Dyna Z16 que nous présentons fut mise en circulation le 21 octobre 1958, et affiche aujourd'hui un peu plus de 57 000 km au compteur, ce qui pourrait être son kilométrage d'origine. La voiture fut repeinte dans sa teinte d'époque, un superbe

vert d'eau, tandis que son intérieur est toujours celui qu'elle avait à sa sortie d'usine, avec skaï bicolore (finition Grand Standing) et tapis tissés (sous ceux en caoutchouc). A part quelques défauts en carrosserie et des joints d'ouvrants craquelés, on notera que le volant et certains plastiques intérieurs sont fissurés. L'ensemble mécanique fonctionne très bien, comme les freins, et les pneus Michelin radiaux XSX ont peu roulé. Le moteur, un M5 Aérodyne, fonctionne bien, comme la boîte de vitesses. Cette Dyna Z, dans sa jolie combinaison de couleurs d'origine, ravira le panhardiste averti comme l'amateur de populaires des années 1950.



After the war, Panhard, the old French brand, started to produce simple, robust and efficient cars. After the Dyna X and its very Louis XV baroque style, the Z was introduced in June 1953. With its very round face and elegant Duralinox bodywork, the newborn car had a revolutionary Cx for the time of 0.26 and exceptional performance for a car with such a small displacement (851 cc twin-cylinder). It consumed only 6 liters per 100 km while carrying 6 passengers... The recipe is ideal for commercial success, but the production costs, especially for the Duralinox body, were underestimated, and management (Citroën

took a 25% stake in the brand in 1955, and then 45% in 1958) decided to go all-steel in 1958, with an extra weight of more than 150 kg. In the meantime, Renault had replied with the well thought-out and inexpensive Dauphine, and Panhard had to develop its range. In 1959, the new PL 17 replaced the Dyna Z, of which 139,065 were produced (sedans).

The Dyna Z16 that we present was put on the road on October 21, 1958 and has today a little over 57,000 km on the odometer, which could be its original mileage. The car was repainted in its original color, a beautiful aqua green,

while its interior is still the same as when it left the factory, with two-tone leatherette (Grand Standing finish) and woven carpets (under the rubber ones). Apart from a few blemishes on the bodywork and cracked door seals, the steering wheel and some interior plastics are cracked. The mechanical set works very well, as do the brakes, and the Michelin XSX radial tires have not been used much. The engine, an M5 Aerodyne, works well, as does the gearbox. This Dyna Z, in its nice original color combination, will delight the experienced Panhardist as well as the 1950s peoples car lover.

Finition Grand Standing
Remise en état facile
Populaire française incontournable

Carte grise française
Châssis n° 2108160

*Grand Standing finish
Easy to recondition
Popular French car, not to be missed*

*French registration title
Chassis n° 2108160*

4 000 – 8 000 €

Sans réserve - No reserve



PANHARD PL 17

1962 Grand Standing

Présentée au Salon de Paris 1959, la Panhard PL17 vient remplacer la Dyna Z. Simple évolution de sa devancière, ses lignes ont été remises au goût du jour par Louis Bionier, tout en conservant la cellule centrale de la Z. Son nom fait référence aux initiales des fondateurs de la marque Panhard et Levassor et le chiffre 17 est l'addition de 5 CV fiscaux + 6 places + 6 litres aux 100 km, et sonne mieux aux oreilles de Citroën, puisque la marque aux chevrons est entrée au capital de la marque doyenne (d'abord en sauveur... puis en fossoyeur) en 1955. Quai d'Ivry, la crise financière est grave, et sous le capot non plus, on ne va rien révolutionner : niveau mécanique, la PL 17 propose donc toujours le bicylindre à plat de 851 cm³ développant 42 ch. A sa présentation, on applaudit la nouvelle Panhard,

transfigurée, qui réussit cet exploit en faisant pourtant « du neuf avec du vieux. » Panhard proposera plusieurs versions de sa PL 17 dont une berline, un cabriolet, un break et une fourgonnette. Voiture originale par sa motorisation et son dessin très aérodynamique pour l'époque, la PL 17 a connu un succès honorable. Sa production s'étendra de juin 1959 à mai 1965 avec au total un peu plus de 166 000 exemplaires construits. Bien que disposant d'une carte-grise (et d'une plaque d'identification châssis) de L4, la PL 17 que nous vous proposons est du Type L1, avec ses portes de type suicide et sa planche de bord caractéristiques. De teinte bleu nuit assez proche de la référence Bleu Irak d'origine, la voiture bénéficie par ailleurs de la finition très luxueuse et *sixties* Grand Standing : l'extérieur

dispose de nombreux accessoires et fioritures polies, tandis qu'à l'intérieur, la sellerie en simili offre deux tons de gris clair et de bleu. Sous le capot, le célèbre bicylindre, de type 1709, accouplé à une boîte de vitesses de type 3407, correspond bien à une PL 17 de 1960. La voiture, repeinte de façon amateur, présente bien, malgré quelques défauts de carrosserie. Les planchers présentent de la rouille superficielle, les comodos et habillages en plastique témoignent du temps qui passe et la plupart des joints de porte sont secs ou craquelés, mais cette L1 permettra à son nouvel acquéreur de profiter d'une emblématique populaire française, offrant six places assises, après une révision générale (notamment des freins, inopérants le jour de notre essai), pour un budget très raisonnable. Avis aux amateurs...



Presented at the 1959 Paris Motor Show, the Panhard PL17 replaces the Dyna Z. A simple evolution of its predecessor, its lines have been updated by Louis Bionier, while keeping the central cell of the Z. Its name refers to the initials of the founders of the Panhard and Levassor brand and the number 17 is the sum of 5 fiscal HP + 6 seats + 6 liters per 100 km, and sounds better to Citroën's ears, since the brand with the chevrons gained ownership of the oldest French brand (first as a savior ... then as a gravedigger) in 1955. Quai d'Ivry, the financial crisis is serious, and under the hood neither, nothing will be revolutionized: mechanically, the PL 17 still offers the 851cc flat-twin developing 42 hp. At its presentation, the new Panhard was applauded and transfi-

gured, the French brand succeeding in this feat "making the new with the old". Panhard will offer several versions of its PL 17 including a sedan, a convertible, a station wagon and a van. Original car by its motorization and its very aerodynamic drawing for the time, the PL 17 knew a respectable success. Production lasted from June 1959 to May 1965 with a total of just over 166,000 units built.

Although it has an L4 gray card (and a chassis identification plate), the PL 17 we offer is a Type L1, with its suicide doors and its characteristic dashboard. With a midnight blue color quite close to the original Iraq Blue reference, the car also benefits from the very luxurious and *sixties* Grand Standing finish: the

exterior features many polished accessories and embellishments, while inside, the leather imitation upholstery offers two shades of light grey and blue. Under the hood, the famous 1709 twin-cylinder engine, mated to a 3407 gear box, matches a 1960 PL 17. The car, repainted in an amateur way, looks good, despite some body defects. The floors show some surface rust, the comodos and plastic trim show the passage of time and most of the door seals are dry or cracked, but this L1 will allow its new owner to enjoy an emblematic French popular car, offering six seats, after a general overhaul (including the brakes, inoperative the day of our test), for a very reasonable budget. Notice to the amateurs...

Etat exceptionnel
Couleur unique
Trois places de front !

Carte grise française
Châssis n° 856121

*Exceptional condition
Unique color
Three seats in the front !*

*French registration title
Chassis n° 856121*

25 000 – 35 000 €



PANHARD Dyna

1953 JUNIOR Cabriolet

Le projet de la Dyna Junior naît avec la volonté de Panhard de s'installer au Etats-Unis dès 1950. Fergus Motor, qui importe la marque française à New-York, suggère en effet à la firme de réaliser un petit roadster ludique. Convaincu, Jean Panhard lance le projet en utilisant pour base le châssis de la Dyna X. Le dessin de la carrosserie est confié à Di Rosa, qui travaille déjà sur les utilitaires Panhard. Le premier prototype est proposé à Fergus Motors en mai 1951 mais celui-ci n'est pas convaincu et se retire du projet en juin. Paul Panhard décide néanmoins de poursuivre les études de ce roadster pour l'adapter au marché français.

Albert Lemaitre est alors missionné pour redessiner la carrosserie afin de présenter au Salon de Paris 1951. Compacte, basse, et toute en rondeur, la silhouette de la Dyna Junior est inédite. Contrairement à la Dyna X, sa carrosserie sera en acier, car plus simple à former et plus économique.

La voiture est motorisée par le flat-twin qui a fait, après-guerre, la renommée de la marque, grâce à une technologie de pointe. Malgré sa faible cylindrée de 745 cm³, le petit bicylindre, dopé par un carburateur double corps Zénith, propulse l'ensemble à plus de 130 km/h. Avec un prix très attractif, la Dyna Junior remporte en franc succès dès sa présentation. La production artisanale

est d'abord confiée à l'atelier de Di Rosa, avant d'être intégrée à la chaîne de production de l'usine d'Orléans en 1953. Cette même année, les Dyna Junior 5 CV et 5 CV Sprint apparaissent avec un moteur porté à 851 cm³ et un châssis amélioré permettant de supporter l'installation d'une banquette 3- places. Une version cabriolet fait également son apparition reconnaissable à ses vitres latérales. En 1954, elle connaîtra une ultime évolution avec notamment la modification de sa face avant. La calandre « obus » héritée de la Dyna X, est remplacée par une simple entrée d'air ovale ornée d'une lame en aluminium. A défaut de hautes performances, la Junior se montre agile et amusante à conduire, même



si le maniement de sa boîte est délicat et son freinage peu efficace. Inconfortable, guère étanche mais tellement vivante, on l'achetait pour le plaisir et on lui pardonnait tout. Sa production s'arrêtera en 1956 avec un total d'environ 4 700 exemplaires fabriqués.

La Panhard Junior qui illustre ces pages est une rare version cabriolet 3-places dont la carte grise indique une mise en circulation en 1953, mais qui présente toutes les caractéristiques d'un modèle 1954, avec notamment sa nouvelle

face avant. La voiture dispose d'un moteur 851 cm3 conforme, bien que de facture plus récente (moteur type S5 de 1956-1957).

La restauration, qui date maintenant de près de dix ans, est tout simplement d'une qualité exceptionnelle, jamais vue sur un modèle similaire. La caisse fut bien sur mise à nu, et tout fut refait, sur les plans mécanique et cosmétique, dans les règles de l'art. La voiture est d'ailleurs très certainement plus belle qu'à sa sortie d'usine. La couleur orange, qui n'était

pas au nuancier d'époque, fut choisie par son actuel propriétaire lors de la restauration. Nous vous offrons ici l'opportunité d'acquies une Dyna Junior Cabriolet unique, pour un budget très inférieur au coût de sa restauration... Une occasion à ne pas manquer !



The project of the Dyna Junior was born from the will of Panhard to settle in the United States in the 1950s. Fergus Motor, the French brand's importer in New-York, suggested to the firm to produce a small and playful roadster. Convinced, Jean Panhard launched a project using the Dyna X chassis as its basis. The design of the bodywork was entrusted to Di Rosa, who was already working on Panhard's utility vehicles. The first prototype was proposed to Fergus Motors in May 1951 but the latter is not convinced and withdraws from the project in June. Paul Panhard nevertheless decided to continue the studies of this

roadster and to adapt it to the French market. Albert Lemaitre was commissioned to redesign the bodywork for presentation at the 1951 Paris Motor Show. Compact, low and round, the Dyna Junior's silhouette is unprecedented. Unlike the Dyna X, the bodywork was made of steel, as it was easier to form and more economical. The car is powered by the flat-twin engine that made the brand famous after the war, thanks to its advanced technology. Despite its small displacement of 745cc, the small twin-cylinder engine, boosted by a Zenith twin-barrel carburetor, propels the package to more than 130 km/h. With a very attractive price, the Dyna

Junior was a great success as soon as it was presented. The handmade production was first entrusted to Di Rosa's workshop, before being integrated into the production line of the Orleans factory in 1953. That same year, the Dyna Junior 5 CV and 5 CV Sprint appeared with an engine increased to 851cc and an improved chassis allowing the installation of a 3-seat bench. A convertible version also appeared, recognizable by its side windows. In 1954, it will know a final evolution with in particular the modification of its front face. The «obus» grill inherited from the Dyna X was replaced by a simple oval air intake decorated with an aluminum blade.

Although it lacks high performance, the Junior is agile and fun to drive, even if its gearbox handling is tricky and its braking not very effective. Uncomfortable, hardly waterproof but so lively, it was bought for fun and forgiven everything. Its production will stop in 1956 with a total of about 4,700 units manufactured.

The Panhard Junior which illustrates these pages is a rare 3-seater convertible version whose registration title indicates a release in 1953, but which presents all the characteristics of a 1954 model, with in particular its new front face. The car has a 851 cc engine, which is in conformity with the original, although of more recent construction (1956-1957 S5 type engine). The restoration, which is now almost ten years old, is simply of exceptional quality, never seen on a similar model. The body was of course stripped, and everything was redone, mechanically and cosmetically, according to the rules of the art. The car is certainly more beautiful than when it left the factory. The orange

color, which was not in the original color chart, was chosen by the current owner during the restoration. We offer you the opportunity to acquire a unique Dyna Junior Cabriolet, for a budget much lower than the cost of its restoration... An opportunity not to be missed!



Rarissime Z17 Tigre
Mécanique éprouvée et performante
Restauration ancienne à reprendre

Carte grise française
Châssis n° 1090103

*Extremely rare Z17 Tigre
Proven and performing mechanics
Old restoration to be resumed*

*French registration title
Chassis n° 1090103*

30 000 – 50 000 €



1959 **PANHARD** Dyna Z17 Cabriolet

Après-guerre, Panhard, la marque doyenne, se met à l'heure du jour, en produisant simple, robuste et efficace. Après la Dyna X et ses dérivés, place à la Z. Mais la firme du Quai d'Ivry n'oublie pas les carrosseries hors-série qui ont participé à l'essor de sa notoriété. La seule différence avec le temps d'avant : comme de nombreux constructeurs concurrents, c'est qu'elle sous-traite la production de ces modèles de luxe et de bon goût, à des carrossiers spécialisés. Dans le même temps, l'industrie automobile Belge, florissante et luxueuse mais confidentielle avant le conflit, va se contenter à la Libération

d'assembler les modèles d'autres marques étrangères. C'est ainsi qu'à l'automne 1953, Panhard confie l'assemblage de la Dyna 54 et de la Dyna Junior à la carrosserie d'Ieteren. Et d'Ieteren présente aussi au Salon de Bruxelles de 1954, une Junior revisitée par ses soins, qui sera produite à une soixantaine d'exemplaires. Fort de ce succès, l'industriel belge décide de réaliser un cabriolet sur base de Dyna Z ; un pari osé puisqu'il s'agit d'une carrosserie monocoque. Le Cabriolet d'Ieteren est présenté au Salon de Bruxelles 1956. La maison-mère Panhard semble intéressée, mais la tutelle de Citroën limite les initiatives, et il faudra attendre

mai 1957 pour que la Z15, c'est son nom, ne voit le jour... sans d'Ieteren ! Au Salon de Paris 1958, le cabriolet Dyna Z devient Z17, avec quelques améliorations comme les roues de diamètre plus petit et un nouvel aménagement intérieur. La dernière évolution arrivera en mars 1959, avec l'apparition du moteur « Tigre » qui équipera la Z17 en option, peu de temps avant l'apparition de la PL 17, également déclinée en cabriolet. Le cabriolet Dyna Z17 poursuivra sa carrière jusqu'en avril 1960. 550 cabriolets Dyna Z furent construits, dont 169 Z17, parmi lesquels on compte quelques rares versions Tigre.



L'exemplaire que nous présentons est l'une de ces 169 Panhard Dyna Cabriolet Grand Standing Z17, et l'une des rares Tigre de la confidentielle série. Elle fut restaurée à la fin des années 1980 par le précédent propriétaire, qui négligea quelques « détails » non conformes, que les Panhardistes patentés auront déjà relevés : revêtement de tableau de bord non d'origine, montre et compte-tours empruntés à une PL 17, combinaison de couleurs élégante mais non d'origine...

Il n'empêche, cette Z17 représente une opportunité rare de rouler dans un très exclusif cabriolet français des années 1950, disposant d'une mécanique fiable et très performante. L'essai que nous avons fait de la voiture s'est d'ailleurs avéré très concluant, et le futur acquéreur pourra se contenter d'une petite révision mécanique avant de s'attaquer à ces fameux détails et à la réfection de la carrosserie, qui comporte de nombreux défauts. Merci de noter que la capote est abîmée, et que son système de fermeture est inopérant.



After the war, Panhard started to produce simple, robust and efficient cars. After the Dyna X and its derivatives, the Z was born. But the Quai d'Ivry firm had not forgotten the off-spec bodywork that contributed to its reputation. The only difference with the old days was that, like many of its competitors, it subcontracted the production of these luxury and tasteful models to specialized bodywork specialists. At the same time, the Belgian car industry, flourishing but discreet before the war,

was content after the Liberation to assemble the models of other foreign brands. Thus, in the autumn of 1953, Panhard entrusted the assembly of the Dyna 54 and the Dyna Junior to the d'Ieteren body shop. d'Ieteren also presented at the Brussels Motor Show of 1954, a revisited Junior, which was to be produced in about sixty copies. Strengthened by this success, the Belgian manufacturer decides to produce a convertible based on the Dyna Z; a daring gamble since it is a monocoque

body. The Cabriolet d'Ieteren is presented at the 1956 Brussels Motor Show. The Panhard parent company seems interested, but Citroën's supervision limiting initiatives, it will be necessary to wait until May 1957 for the Z15, to see the day... without d'Ieteren! At the 1958 Paris Motor Show, the Dyna Z convertible becomes the Z17, with a few improvements such as smaller diameter wheels and a new interior layout. The last evolution will arrive in March 1959, with the appearance of the «Tiger» engine

as an option, little time before the appearance of the PL 17, also declined in convertible. The Dyna Z17 cabriolet continued its career until April 1960. 550 Dyna Z cabriolets were built, including 169 Z17s, among which there are a few rare Tiger versions.

The example we present is one of these 169 Panhard Dyna Cabriolet Grand Standing Z17, and one of the rare Tigre of the confidential series. It was restored in the late 1980's by the previous owner, who neglected a few non-conforming «details», which the certified Panhardists will have already noticed: non-original dashboard cover, clock and rev counter borrowed from a PL 17, elegant but non-original color combination... Nevertheless, this Z17 represents a rare opportunity to drive a very exclusive French cabriolet from the 1950's, with a reliable and very performing mechanic. The test drive we made of the car was very conclusive, and the future buyer will be have to content himself with a small mechanical

revision before tackling these famous details and the bodywork, which has many defects. Please note that the soft top is damaged, and that its closing system is inoperative.



La plus désirable des Big Healey
Historique suivi
Prête à prendre la route

*The most desirable Big Healey
Known history
Ready to hit the road*

50 000 – 60 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° HBN7/9717

*French historic registration title
Chassis n° HBN7/9717*



Austin-Healey ¹⁹⁵⁹ 3000 MKI BN7

L'Austin-Healey 3000 est un roadster sportif lancé en 1959 pour remplacer la 100/6 dans la gamme. Ce modèle obtint le surnom de « Big », en référence à son gros moteur de 3 l de cylindrée, équipé de deux carburateurs SU. La puissance s'établit désormais à 124 ch, et la voiture bénéficie désormais de freins à disque à l'avant. La Mark 1 fut produite de 1959 à 1961 en deux versions distinctes : la BT7, (traduisez 2+2) sera produite à plus de 10 000 exemplaires, et la BN7, cette fois-ci une stricte 2-places, à moins de 3 000 exemplaires. L'Austin-Healey 3000 est aussi mondialement reconnue pour ses succès en compétition, avec les participations de l'équipe d'usine au Rallye des Alpes, et à l'éprouvant Liège Rome Liège.

L'exemplaire qui illustre ces pages et une version BN7 qui bénéficie d'un historique limpide. Vendue neuve dans le Vermont, aux États-Unis, elle réapparaît au milieu des années 1980, dans le même Etat, chez un jeune homme qui reçut la voiture comme cadeau de la part de son père. Elle avait déjà été restaurée une première fois, lorsque Monsieur Piscopo, déjà collectionneur de plusieurs Healey, décide de l'acquérir. Il l'utilisera pendant plus de dix ans avant de refaire complètement le moteur. Il la revendit ensuite à l'un de ses amis, avant de la lui racheter ! En 2010, ce collectionneur américain décide d'expédier sa BN7 en Europe, pour une vente aux enchères au cours de laquelle la propriétaire actuelle s'en porte acquéreur.

La voiture se présente aujourd'hui dans un très bon état de fonctionnement. Sa propriétaire lui a fait bénéficier d'un entretien méticuleux. Dès son achat, les freins ont été refaits, et de nombreux travaux de fiabilisation effectués. Durant notre essai, la voiture a très bien fonctionné. Les réglages du moteur et des freins sont très bons, et ne font que témoigner de la qualité des différentes révisions. La voiture est aussi équipée d'un ventilateur électrique additionnel, et le démarreur a été changé en fin d'année dernière. La peinture date d'un précédent propriétaire, mais une partie de la face avant a été retouchée. Son intérieur en cuir noir est lui aussi légèrement patiné, mais l'ensemble ne montre aucune déchirure.



Le couvre tonneau en matière synthétique rouge lui va à merveille, mais nécessitera peut-être une restauration. Question importante chez une anglaise... en cas de pluie, peut-on se protéger ? La réponse est oui, la voiture est équipée de sa capote et de ses side-screen ! Sa propriétaire, passionnée et méticuleuse, a utilisé cette Big Healey à bon escient : de façon fréquente pour des petites balades, mais aussi pour des rallyes en Ecosse et en Espagne. En résumé, voici l'opportunité d'acquérir une très désirable Austin-Healey 3000 Mk1 BN7 prête à prendre la route !



The Austin-Healey 3000 is a sporty roadster launched in 1959 to replace the 100/6 in the range. This model earned the nickname «Big», referring to its large 3-liter engine with twin SU carburetors. Power output was now 124 hp, and the car finally had disc brakes in the front. The Mark 1 was produced from 1959 to 1961 in two distinct versions: the BT7, (translate 2+2) will be produced in more than 10,000 units, and the BN7, this time a strict 2-seater, in less than 3,000 units. The Austin-Healey 3000 is also known worldwide for its success in competition, with the participation of the factory team in the Rallye des Alpes, and

in the demanding Liège-Rome-Liège. The car illustrated here is a BN7 version with a clear history. Sold new in Vermont, USA, it reappeared in the mid-1980s, in the same state, to a young man who received the car as a gift from his father. It had already been restored once, when Mr. Piscopo, already a collector of several Healey cars, decided to buy it. He used it for more than ten years before completely rebuilding the engine. He then sold it to one of his friends, before buying it back! In 2010, this American collector decided to ship his BN7 to Europe, for an auction during which the current owner bought it.

The car is now in a very good working condition. Its owner has given it a meticulous maintenance. As soon as it was purchased, the brakes were rebuilt, and many works were done to improve reliability. During our test drive, the car ran very well. The engine and brake settings are very good and are a testament to the quality of the various revisions. The car is also equipped with an additional electric fan, and the starter was changed at the end of last year. The paint is from a previous owner, but part of the front end has been touched up. Its black leather interior is also slightly patinated, but the whole shows no tears. The red synthetic tonneau cover

fits perfectly but may need some restoration. Important question for an English car... in case of rain, can we protect ourselves ? The answer is yes, the car is equipped with its soft top and side-screens! The owner, passionate and meticulous, has used this Big Healey for many purposes: frequently for short trips, but also for rallies in Scotland and Spain. In short, here is the opportunity to acquire a very desirable Austin-Healey 3000 Mk1 BN7 ready to hit the road!



Même propriétaire depuis 17 ans
Performance et comportement exceptionnels
Une ancienne modernisée pour rouler

*Same owner for 17 years
Exceptional performance and behavior
An old car modernized to drive*

25 000 – 35 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° T211205BW

*French historic registration title
Chassis n° T211205BW*



1960 JAGUAR MK II 3.8

Après ses nombreux succès aux 24 Heures du Mans, la marque Jaguar est en pleine effervescence et propose des modèles variés. L'idée de greffer le moteur de l'XK sous le capot d'une berline voit alors rapidement le jour dans l'esprit de William Lyons et c'est en 1959 que la MK II est dévoilée au Salon de Londres pour remplacer la Jaguar MK I présentée deux ans plus tôt avec le moteur 3,4 l. Elle est à l'époque la berline de série la plus rapide du monde et le prouve. A son volant, Bernard Consten gagnera le Tour de France Automobile à trois reprises de 1960 à 1963 avec le modèle équipé du moteur 3,8 l. Elle se révèle être une

véritable berline de grand sport par la noblesse de sa mécanique, avec un design d'une grande élégance et un charme typiquement britannique. Certainement la berline la plus appréciée des collectionneurs pour ses nombreuses qualités, elle est un grand classique dans le monde de l'automobile de collection.

L'exemplaire présenté dans ces pages est une MK II 3.8 livrée neuve aux Etats-Unis et mise en circulation le 15 juillet 1960. Initialement de couleur Old English White avec une sellerie en cuir rouge, elle est équipée d'une boîte automatique Borg Wagner. En France depuis

de nombreuses années, elle est achetée par son propriétaire actuel il y a dix-sept ans auprès d'un collectionneur de la région de Reims. Elle est alors dans son jus et nécessitera des travaux importants avant de pouvoir retrouver son lustre d'antan. Commence alors une restauration intégrale avec la mise à nue de la carrosserie. Le moteur est remplacé par un bloc 3,8 l conforme avec le remontage de la culasse d'origine et la boîte de vitesses mécanique à quatre rapports plus overdrive est remplacée par une boîte Gretrag à cinq vitesses apportant un vrai agrément de conduite. L'ensemble des trains roulants, les freins, amortisseurs et suspensions



seront remplacés par des pièces neuves et une direction à assistance électrique moderne a été installée. Esthétiquement, la voiture est repeinte dans une très élégante teinte vert clair métallisée se rapprochant du Almond Green d'Aston Martin avec une sellerie en cuir bleu marine très bien réalisée. Les amateurs les plus avertis remarqueront immédiatement que les sièges ont été remplacés par des sièges de Jaguar XJ-6 au dessin très proche mais ayant l'avantage d'être réglables. A vrai dire, cette voiture a été grandement améliorée afin d'assurer un comportement irréprochable, des performances de premier plan et un confort

optimal. Puristes à la recherche d'une voiture en stricte configuration d'origine, passez votre chemin, vous êtes ici en présence d'une voiture capable d'abattre les kilomètres sans sourciller, avec l'élégance et la distinction d'une des plus belles berlines produites. A son volant, son propriétaire participa en 2012 à un rallye rejoignant le Chili à l'Argentine et depuis à de nombreux autres événements organisés par l'Amicale Jaguar.

N'en déplaise aux adeptes du « *matching* », cette voiture est bluffante d'efficacité, et est un vrai coup de cœur tant elle excelle dans tous les domaines. Vendue avec une boîte mécanique d'époque

reconditionnée et ses armatures de sièges d'origine, elle fera la joie d'un collectionneur désireux de remplacer une voiture moderne peu communicative par une berline Jaguar au charme discret et aux performances très actuelles.



After its numerous successes at the 24 Hours of Le Mans, the Jaguar brand is in full effervescence and offers various models. The idea of grafting the XK engine under the hood of a sedan quickly tempted William Lyons: in 1959, the MK II was unveiled at the London Motor Show to replace the MK I, presented two years earlier with the 3.4L engine. It was the fastest production sedan in the world at the time and proved it. Bernard Consten won the Tour de France Automobile three times between 1960 and 1963 with a model equipped with the 3.8-liter engine. It turns out to be a real sports sedan because

of its noble mechanics, with a design of great elegance and typical British charm. Certainly the most appreciated sedan by collectors for its numerous qualities, it is a great classic on the collector car market.

The example presented in these pages is a MK II 3.8 delivered new in the United States and put on the road on the 15th of July 1960. Initially in Old English White with red leather upholstery, it is equipped with a Borg Wagner automatic gearbox. In France for many years, it was purchased by its current owner seventeen years ago from a collector in the Reims area. It is then in a decent condition but will require

important overhauls before being able to find its former glory. A complete restoration began with the bodywork being stripped bare. The engine is replaced by a 3.8L block with the original cylinder head and the four-speed mechanical gearbox plus overdrive is replaced by a five-speed Gretrag gearbox providing a real driving pleasure. All the running gear, brakes, shock absorbers and suspensions will be replaced by new parts and a modern electric power steering has been installed. Aesthetically, the car is repainted in a very elegant light green metallic color that is close to Aston Martin's Almond Green with a very well-done navy blue

leather upholstery. The most discerning enthusiasts will immediately notice that the seats have been replaced by Jaguar XJ-6 seats with a very similar design but with the advantage of being adjustable. In fact, this car has been greatly improved to ensure impeccable handling, top-notch performance and optimal comfort. Purists looking for a car with a strict original configuration, don't bother; you are in the presence of a car capable of covering miles without batting an eyelid, with the elegance and distinction of one of the most beautiful sedans produced. In 2012, its owner took part in a rally from Chile to Argentina and since then in many other events organized by the Amicale Jaguar. No matter what purists might say, this car is surprising of efficiency, and is a real treat as it excels in all areas. Sold with a reconditioned period mechanical box and its original seat frames, it will be the delight of a collector wishing to replace an uncommunicative modern car by a Jaguar sedan with discreet charm and very current performance.





COLLECTION
ANNA · LISA
 ART ON WHEELS

Fruit de l'imagination et du talent des plus grands ingénieurs, designers et capitaines d'industrie, l'automobile est l'une des plus belles inventions du XX^e siècle. Parmi ce panthéon, riche et protéiforme, comment choisir ? Telle est la délicate feuille de route du collectionneur.

Patiemment, au gré de ses découvertes, coups de cœur et rencontres, il va affiner ses choix et les orienter jusqu'à constituer SA collection. C'est ce qui a particulièrement ému Patrick Duvarry et son épouse Anne Lise quand ils ont découvert dans la pénombre une collection d'automobiles qui n'avait pas vu le jour depuis des décennies. Ils ont eu le sentiment de toucher du doigt l'œuvre composée par un collectionneur.

Comment ne pas leur donner raison ? A l'heure où la collection Morozov fait un triomphe à la Fondation Vuitton, on perçoit enfin à sa juste valeur la mission du collectionneur. Cette réflexion, elle est au cœur de notre vocation depuis des années chez Aguttes. Car, au delà de son rôle essentiel de préservation d'œuvres d'art, le collectionneur en révèle, en les réunissant, une part importante et instaure entre elles un dialogue inédit et secret. Gertrude Stein était ainsi probablement la seule à percevoir ce qui pouvait unir ses tableaux de Renoir et le travail du jeune Picasso, pré-cubiste.

Comment également ne pas être séduit par la démarche entreprise par Patrick Duvarry avec la collection ANNA LISA Art On Wheels ? Car, au delà de la sauvegarde de cette collection d'automobiles oubliées, il n'a de cesse de vouloir promouvoir ce patrimoine roulant. C'est pourquoi la vente de 33 automobiles jamais dévoilées jusqu'ici est un moment historique pour

la collection ANNA LISA.

Cette collection est rare car elle est ce que les Anglo-Saxons appellent une « *time capsule* ». En effet, loin d'être des sorties de grange, ces autos ont été pour la plupart restaurées à grand frais au début des années 1990 avant d'être mises en sommeil dans des conditions idéales. Quel honneur pour les futurs propriétaires d'avoir à poursuivre cette œuvre, d'être les tous premiers à s'installer à bord d'intérieurs comme neufs, de redonner de la voix à des mécaniques endormies depuis des décennies ou de parcourir les premiers kilomètres des quelques autos qui ont été remises en route récemment.

La Collection Anna-Lisa cache derrière son côté italien assumé et très marqué un hétéroclisme réjouissant pour tout amateur d'automobiles. Certaines autos sont rares, d'autres méconnues, d'autres des stars.

Cet ensemble de 33 autos rassemble un aréopage inédit d'automobiles depuis la frêle Le Zèbre de 1914 jusqu'à l'Alfa SZ de 1990 surnommée « Le Monstre ». Entre ces deux extrêmes, 31 autres automobiles qui sont autant de témoignages de l'incroyable créativité du XX^e siècle. Toutes méritent de s'y attarder, certaines pour ce qu'elles montrent, leur ligne, d'autres pour ce qu'elles cachent, leurs innovations technologiques et enfin d'autres pour ce qu'elles symbolisent, la démocratisation de l'usage de la voiture notamment.

Tels sont les ingrédients de la Collection Anna-Lisa...

The result of the imagination and talent of the greatest engineers, designers and captains of industry, the motorcar is one of the most beautiful inventions of the 20th century. Among this rich and multi-faceted pantheon, how to choose? Such is the delicate roadmap of the collector.

Patiently, with the liking of his discoveries, blows of heart and meetings, he will refine his choices and direct them until he constitutes HIS collection. This is what particularly moved Patrick Duvarry and his wife Anne Lise when they discovered in the dark a collection of cars that had not been seen for decades. They had the feeling of touching with their finger the work composed by a collector.

How could they not be right? At a time when the Morozov collection is a triumph at the Fondation Vuitton, the mission of the collector is finally being understood at its true value. This reflection has been at the heart of our vocation for years at Aguttes. For, beyond his essential role of preserving works of art, the collector reveals, by bringing them together, an important part of them and establishes a new and secret dialogue between them. Gertrude Stein was probably the only one to perceive what could unite her paintings of Renoir and the work of the young Picasso, pre-Cubist.

How can one not be seduced by the approach taken by Patrick Duvarry with the ANNA-LISA Art On Wheels collection? Because, beyond the safeguarding of this collection of forgotten cars, he has no end of desire to promote this rolling heritage. This is why the sale of 33 cars never before unveiled is a historic moment for the ANNA-LISA collection.

This collection is rare because it is what the Anglo-Saxons call a «time capsule». Indeed, far from being barn finds, most of these cars were restored at great expense in the early 90's before being put to rest in ideal conditions. What an honor it is for the future owners to continue this work, to be the very first to sit in brand new interiors, to give voice to mechanics that have been dormant for decades, or to drive the first kilometers of the few cars that have recently been put back on the road.

The ANNA-LISA Collection hides behind its strong Italian character a heterogeneity that is delightful for any car enthusiast. Some of the cars are rare, others are unknown, others are stars.

This set of 33 cars gathers an unpublished areopagus of cars from the frail 1914 Le Zèbre to the 1990 Alfa Romeo SZ nicknamed «Il Mostro». Between these two extremes, there are 31 other cars which are as many testimonies of the incredible creativity of the 20th century. All of them deserve to be seen, some for what they show, their lines, others for what they hide, their technological innovations and finally others for what they symbolize, the democratization of the use of the car in particular.

These are the ingredients of the ANNA-LISA Collection...



Populaire italienne emblématique
Projet de restauration intéressant
Eligible aux Mille Miglia

Titre de circulation italien
Châssis n° 108 - 071175

Iconic Italian people's car
Interesting restoration project
Mille Miglia eligible

Italian registration title
Chassis n° 108 - 071175

1 500 – 2 500 €

Sans réserve - No reserve



FIAT 508 1933 Balilla

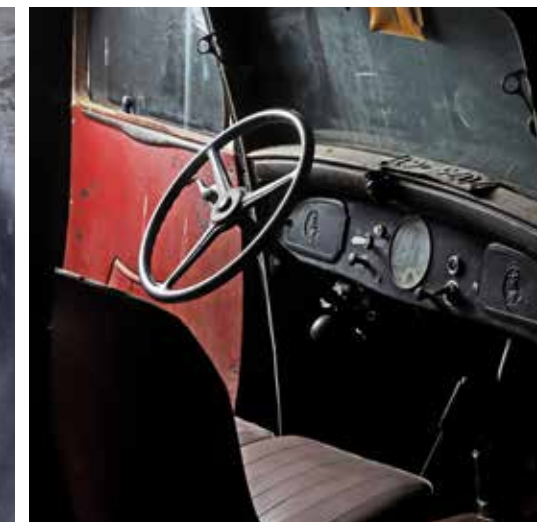
« Généreuse, rapide, disciplinée, infatigable, audacieuse, la Fiat 508 c'est la voiture de monsieur Tout-le-monde. Avec son prix d'achat minime, son coût d'entretien réduit, elle représente un progrès considérable. Petite mais confortable, elle est parfaitement aboutie et aussi moderne qu'une grande. Voici, enfin, la voiture destinée au peuple, le cadeau de Fiat aux Italiens ! » C'est en ces termes que le constructeur italien présenta la 508 au Salon de Milan le 17 avril 1932. Esthétiquement très proche de sa devancière, la 514, elle est beaucoup plus compacte avec un empattement raccourci de 30 cm. Son moteur en fonte 4-cylindres en ligne

à soupapes latérales de 995 cm³ développe 20 ch à 3 400 tr/min qui permettent une vitesse maxi de 80 km/h. Sa boîte est à trois rapports non synchronisés, ses suspensions font appel à des essieux rigides et à des ressorts à lames longitudinaux, ses amortisseurs sont hydrauliques (et non plus à friction) et les freins à commande hydraulique (système Lockheed).

La Fiat 508 surnommée « Balilla » fait référence à Giovanni Battista Perasso qui, en 1746 à Gênes, projeta un caillou sur un officier autrichien pour se rebeller contre l'invasion autrichienne dans la région. Comme la Ford T, la 508 a popularisé

l'automobile. Une seconde série (4 portes et boîte 4-rapports) suivra en 1934. La 508 sera également déclinée en plusieurs versions : Torpédo, Coupé, Spider, Militaire, Sport et même Mille Miles. Sa production entre 1932 et 1937 atteindra 170 176 exemplaires, un véritable exploit pour l'époque.

La voiture qui illustre ces pages est d'origine italienne, et emblématique de cette production populaire à succès. Complète, avec tous ses feux et accessoires, elle présente une intéressante base de restauration.



« Generous, fast, disciplined, tireless, daring, the Fiat 508 is the car for everyone. With its low purchase price and low maintenance costs, it represents a considerable progress. Small but comfortable, it is perfectly accomplished and as modern as a big car. This is, at last, the car for the people, Fiat's gift to Italians! » It was in these terms that the Italian manufacturer presented the 508 at the Milan Motor Show on the 17th of April 1932. Aesthetically very similar to its predecessor, the 514, it is much more compact with a 30 cm shorter wheelbase. Its 995cc cast iron in-line 4-cylinder engine with side valves develops

20 bhp at 3,400 rpm, giving a top speed of 80 km/h. Its gearbox has three non-synchronized gears, its suspension uses rigid axles and longitudinal leaf springs, its shock absorbers are hydraulic (instead of friction) and the brakes are hydraulically operated (Lockheed system).

The Fiat 508, nicknamed « Balilla », refers to Giovanni Battista Perasso who, in 1746 in Genoa, threw a rock at an Austrian officer to rebel against the Austrian invasion of the region. Like the Ford T, the 508 popularized the automobile. A second series (4 doors and 4-speed gearbox) followed in 1934. The 508 will

also be declined in several versions: Torpedo, Coupe, Spider, Military, Sport and even Mille Miglia. Its production between 1932 and 1937 reached 170,176 units, a real achievement for the time.

The car that illustrates these pages is of Italian origin, and emblematic of this successful period. Complete with all its lights and accessories, it presents an interesting basis for restoration.

Style Pininfarina
Modèle rare
Mécanique facile

Sans carte grise
Châssis n° 118K*045234

*Pininfarina style
Rare model
Easy mechanics*

*No registration title
Chassis n° 118K*045234*

10 000 – 15 000 €

Sans réserve - No reserve



FIAT 1500 1966 COUPÉ PININFARINA

Lancée à l'automne 1961, la Fiat 1500 berline succède à la 1200 Granluce. Le constructeur turinois, dont l'image est essentiellement associée à la production de voitures de grande série, souhaite cependant faire son entrée sur le marché de marques au tempérament plus sportif et aller concurrencer notamment les anglaises MG et Triumph, ainsi que son compatriote Alfa Romeo. C'est dans ce contexte qu'un accord est signé avec la célèbre entreprise de carrosserie voisine, Pininfarina, à laquelle est confiée la mission d'élaborer une version cabriolet et coupé de la 1500. Le résultat se traduit par une carrosserie au trait équilibré et des lignes allongées très séduisantes contenues entre des phares ronds à l'avant et des feux arrière positionnés verticalement du plus bel effet. Jusqu'à la fin de l'année 1964, les cabriolets et coupés seront pourvus d'un

moteur 4-cylindres de 67 ch et d'une boîte de vitesses manuelle à quatre rapports. En 1965, les deux versions héritent des évolutions techniques apportées sur les 1500 C Berline et Familiare. Ainsi, la puissance du moteur est portée à 75 ch, tandis que la boîte de vitesses compte désormais cinq rapports. La vitesse de pointe passe de 160 à 165 km/h, le 0 à 100 km/h est parcouru en 15,1 secondes. En plus des versions standard dotées du simple arbre à cames 1 500 cm³, des versions sportives S bénéficieront de la collaboration avec OSCA (i.e., les frères Maserati) et de moteurs double arbres 1 500 cm³ de 80 ch, puis 1 600 cm³ de 90 ch lointains cousins du moteur de la barquette MT4 de compétition. La production des 1500, cabriolet et coupé, prendra fin en 1967, la 1500 Coupé n'ayant été assemblée qu'à environ 2 200 exemplaires. Autres signes révélateurs de la montée en gamme de la Fiat

1500, les versions signées Pininfarina bénéficieront d'assises et dossiers revêtus de cuir (option sur demande dès 1963) et d'un tableau de bord élégant doté d'une instrumentation complète. Enfin, dernier détail propre aux millésimes 1965 et 1966, le sigle trapézoïdal cède sa place à celui rond entouré de lauriers, en hommage au glorieux passé de la marque en compétition au début du siècle.

Le Coupé 1500 Pininfarina présenté ici est donc d'une grande rareté. Ce très élégant coupé a semble-t-il roulé jusqu'au début des années 1990. Il se présente aujourd'hui à nous comme une auto à laisser dans son jus et à remettre en route facilement ou, pour celui qui voudrait une auto en état concours, comme une très intéressante base de restauration. Le moteur n'est pas bloqué, la plateforme présente quelques traces de rouille, et l'intérieur des déchirures.



Launched in the fall of 1961, the Fiat 1500 sedan takes over the 1200 Granluce. The Turin-based manufacturer, whose image was essentially associated with the production of mass-produced cars, wanted to enter the market of brands with a sportier temperament and to compete with the English MG and Triumph, as well as its compatriot Alfa Romeo. It was in this context that an agreement was signed with the famous bodywork company, Pininfarina, which was given the task of developing a convertible and coupé version of the 1500. The result is a well-balanced body with very attractive elongated lines contained between round headlights at the front and vertically positioned taillights of the most beautiful effect. Until the end of 1964, the convertibles and

coupés were equipped with a 4-cylinder 67 hp engine and a four-speed manual gearbox. In 1965, the two versions inherited the technical evolutions made on the 1500 C Sedan and Familiare. The engine power was increased to 75 hp, while the gearbox now had five speeds. The top speed is increased from 160 to 165 km/h, and the 0 to 100 km/h time is 15.1 seconds. In addition to the standard versions equipped with the single camshaft engine, the sporty S versions will benefit from the collaboration with OSCA (i.e., the Maserati brothers) and double shaft 1,500 cc engines producing 80 hp, then 1,600 cc putting out 90 hp, distant cousins of the engine of the MT4 racing car. Production of the 1500, cabriolet and coupé, ended in 1967, with only about 2,200 of the 1500 Coupé being assembled. Other signs of the Fiat 1500's move

upmarket were the leather seats and backrests (available on request from 1963) and an elegant dashboard with full instrumentation. Finally, a last detail specific to the 1965 and 1966 model years, the trapezoidal logo was replaced by a round one surrounded by laurels, as a tribute to the glorious past of the brand in competition at the beginning of the century. The Pininfarina 1500 Coupé presented here is therefore of great rarity. This very elegant coupe seems to have been driven until the early 1990s. It is now presented to us as a car to be left in its original state, easily restarted or, for those who would like a car in concours condition, as a very interesting basis for restoration. The engine is not blocked, the platform shows some rust traces, and the interior has some tears.

Modèle emblématique de la marque
Performances remarquables pour la catégorie
Etat de présentation émouvant

Vendue sans carte grise
Châssis n° 101A*088588*

*Emblematic model of the brand
Remarkable performances for its category
Moving condition of presentation*

*No registration title
Chassis n° 101A*088588**

8 000 – 14 000 €

Sans réserve - No reserve



FIAT 1400A

1955

Au Salon de Genève 1950, Fiat présente une voiture entièrement nouvelle : la 1400, elle est la première Fiat à carrosserie autoporteuse (au lieu du traditionnel châssis) et à ligne ponton moderne avec ailes intégrées. On peut aussi affirmer qu'elle fut la première auto à avoir été conçue entièrement après la Seconde Guerre mondiale et qui put bénéficier des nouvelles technologies. Elle donnait un véritable coup de jeune à la gamme Fiat, jusque-là composée des vieillissantes 500 Topolino vaguement remaniées ou des 1100. La nouvelle voiture put être produite rapidement dans l'usine de Mirafiori, réaménagée grâce aux fonds du plan Marshall. Les presses américaines

Budd donnent ainsi forme à la nouvelle 1400 ! Cette gamme moyenne supérieure (4,31 m de long) fut proposée en berline 4-portes et cabriolet 2-portes jusqu'en 1954. Vient ensuite la version modifiée : la 1400 A. Avec son moteur supercarré, la puissance est portée de 45 à 50 ch. Elle était capable de transporter six personnes et leurs bagages à une vitesse de 125 km/h en ne consommant qu'une dizaine de litres aux cent kilomètres. Le pont arrière, techniquement original, associe ressorts à lames et hélicoïdaux. Le pare-brise et la lunette arrière se dotent d'une glace de sécurité incurvée et on retrouve un système de chauffage et de ventilation des plus modernes monté en série. Fiat vantait aussi des

groupes mécaniques nettement distincts entre eux et facilement démontables. En dévissant dix-huit boulons sans toucher à aucun élément de carrosserie, on détache l'ensemble des parties mécaniques. Elle est remplacée dès 1956 par la 1400 B.

La Fiat 1400 A qui illustre ces pages se présente dans un bel état de conservation. La peinture a semble-t-il été refaite, dans sa teinte d'origine, mais l'intérieur, en tissus, présentant quelques défauts dus au temps qui passe, est authentique. L'ambiance respire l'Italie austère et travailleuse des années 1950. La voiture, saine, est la candidate idéale pour une remise en route facile.



At the 1950 Geneva Motor Show, Fiat presented an entirely new car: the 1400, first Fiat with a self-supporting body (instead of a traditional chassis) and a modern pontoon line with integrated wings. It was also the first car to be designed entirely after the Second World War and to benefit from such new technologies. It gave a real facelift to the Fiat range, which until then had consisted of the ageing 500 Topolino and the 1100. The new car could be produced quickly in the Mirafiori plant, which had been refurbished with Marshall Plan funds: American Budd presses gave shape to the new 1400. This upper-middle range (4.31 m long) was offered as a 4-door sedan and a

2-door convertible until 1954. Then came the modified version: the 1400 A. With its super-square engine, power was increased from 45 to 50 hp. It was able to transport six people and their luggage at a speed of 125 km/h while consuming only about ten liters per hundred kilometers. The rear axle, technically original, combines leaf and coil springs. The windshield and rear window are equipped with a curved safety glass and a modern heating and ventilation system is fitted as standard. Fiat also boasted of mechanical units that were clearly distinct from each other and easily removable. By unscrewing eighteen bolts without touching any part of the bodywork,

all the mechanical parts could be detached. It was replaced in 1956 by the 1400 B.

The Fiat 1400 A that illustrates these pages is in a beautiful state of preservation. The paint seems to have been redone, in its original color, but the interior, made of fabrics, presents some defects due to the passing of time, is authentic. The atmosphere breathes the austere and hard-working Italy of the 1950s. The car is sound and is the ideal candidate for an easy restart.

10 000 – 15 000 €

Sans réserve - No reserve

Maillon important dans l'histoire automobile européenne

Première Fiat de l'après-Première Guerre
Carrosserie très intéressante

Titre de circulation britannique

Véhicule dédouané

Châssis n° 1258462

*Important motorcar in European automotive history**First Fiat of the post- World War I period
Very interesting bodywork**British registration title**Customs cleared**Chassis n° 258462*

FIAT 501

Coupé Transformable 1926

La Fiat 501 revêt une importance particulière dans l'histoire automobile européenne. Nous sommes au lendemain de la Première Guerre mondiale. Pour toutes les nations européennes, l'heure est à la reconstruction. Dans un contexte économique difficile, la reconversion d'après-guerre est délicate et les industries éprouvent d'énormes difficultés à reprendre un niveau de production stable et compatible avec leur potentiel.

Profitant de la situation, le constructeur américain Ford va tenter de conquérir les marchés européens avec son modèle T. Les constructeurs du vieux continent s'efforcent alors de faire face.

Le premier à réagir sera Fiat avec son modèle 501 lancé en 1919. Il s'agit d'une automobile de petite cylindrée, 1 460 cm³, développant 23 ch à 2600 tr/min. Imaginée par Carlo Cavalli, la 501 est robuste, spacieuse, performante et – surtout – abordable et économe en carburant dans le contexte de l'époque.

Ce modèle va connaître un large succès et affronter avantageusement la concurrence des Ford T et Citroën Type A, des modèles conçus et fabriqués pour être très bon marché, tandis que les autres productions françaises, Peugeot et Renault, sont à la peine. Tout comme l'industrie automobile britannique.

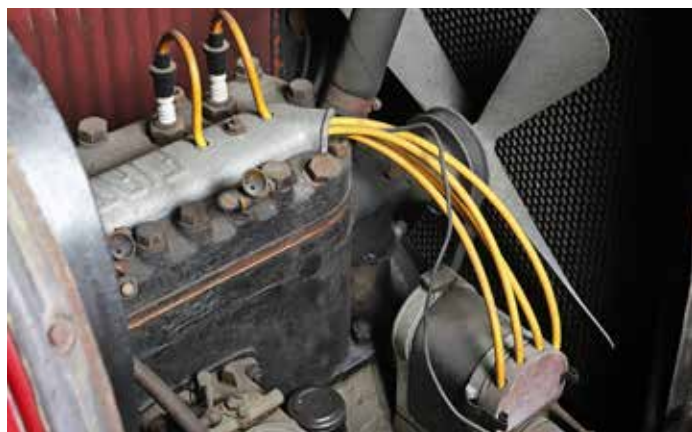
La Fiat 501 sera ainsi produite à 45 000 unités jusqu'en 1926. Elle sera également disponible en de nombreuses versions et définira de facto le créneau de la marque : la voiture populaire. Le constructeur italien en profita également pour adopter une nouvelle appellation sur ses productions automobiles qui porteront dorénavant le numéro 5 et dont la 501 sera la première représentante. En 1921 apparaîtra la 501S (Sport) et la 501SS (Spider Sport).

Une version de compétition, qui recevra la dénomination 802, verra aussi le jour, reprenant le moteur de 1 486 cm³ poussé à 55 ch, et remportera la Targa Florio en 1922.



Suivra en 1923, la 501C (coloniale) destinée aux armées du roi d'Italie dans les colonies en Afrique. Elle sera ensuite secondée à partir de 1923 par la 502. Puis, toutes deux seront remplacées en 1926 par la 503. Suivront plus tard les 505, 507, 508, 509, 512 et autres 520. L'exemplaire de la collection Anna Lise appartient donc à la dernière série de 501 produites dans les usines Fiat. La voiture fut vraisemblablement expédiée en châssis en Angleterre ou elle reçut une très intéressante

carrosserie de coupé docteur transformable. Grâce à un astucieux système de vitres et de montants escamotables, cette jolie Fiat se transforme en quelques manœuvres en un joli cabriolet typique du milieu des années 1920. Le moteur n'est pas bloqué, et l'ensemble de l'accastillage (d'origine anglaise) est présent. Voici une Fiat 501 à ne pas laisser passer pour celui qui chercherait une avant-guerre authentique, et particulièrement originale avec sa caisse transformable.



The Fiat 501 has a particular importance in European automotive history. In the aftermath of the First World War, for all European nations, it was time for reconstruction. In a difficult economic context, the post-war period is delicate and industries are experiencing enormous difficulties in resuming a stable level of production, compatible with their potential. Taking advantage of the situation, American manufacturer Ford tried to conquer European markets with its Model T, an invasion to which European manufacturers had to respond to. The first to react was Fiat with

its 501, launched in 1919. It was a small-displacement car, featuring a 1460cc, developing 23 hp at 2,600 rpm. Designed by Carlo Cavalli, the 501 is robust, spacious, efficient and - above all - affordable and fuel-efficient, an advantage of the upmost importance. This model will be a great success and will compete favorably with the Ford T and Citroën Type A, models designed and manufactured to be very cheap, while the other French productions, Peugeot and Renault struggle, similar to the British car industry.

The Fiat 501 was produced in 45,000 units until 1926. It will also be available in many versions and will de facto define the niche of the brand: the people's car. The Italian manufacturer also took the opportunity to adopt a new name for its cars, which would henceforth bear the number 5, of which the 501 would be the first representative. In 1921, the 501S (Sport) and the 501SS (Spider Sport) will appear. A competition version, which will be called 802, will also see the light of day. With the 1486cc engine increased to 55 hp, it will win the Targa Florio in 1922. It will be followed

in 1923 with the 501C (colonial) intended for the armies of the king of Italy in the colonies in Africa. It will be then seconded from 1923 by the 502. Then, both will be replaced in 1926 by the 503. Later will follow the 505, 507, 508, 509, 512 and other 520.

The car in the Anna Lisa collection belongs to the last series of 501 produced in the Fiat factories. The car was probably shipped as a chassis to England where it received a very interesting body, corresponding to a convertible Coupé Docteur. Thanks to a clever system of retractable windows and pillars, this delightful Fiat can be transformed in a few maneuvers into a nice convertible, typical of the mid-1920s. The engine is not blocked, and all the fittings (of English origin) are present. This is a Fiat 501 not to be missed by anyone looking for an authentic, and particularly original pre-war car with its convertible body.



Belle patine
Intéressant torpédo
Rare sur le marché

Vendue sans carte grise
Châssis n° 5241627

*Nice patina
Interesting torpedo version
Rare on the market*

*No registration title
Chassis n° 5241627*

10 000 – 15 000 €

Sans réserve - *No reserve*



1924 FIAT 505 TORPÉDO

À la sortie de la Première Guerre Mondiale, l'heure est à la reconstruction et la demande de solutions de mobilité est forte. Le constructeur automobile italien dispose déjà de la 501 à son catalogue, mais les ingénieurs planchent sur un véhicule plus performant. La 505 repose sur un châssis échelle et propose des dimensions extérieures plus importantes, un empattement plus long et un capot plus arrondi. Fiat commercialise dès lors le véhicule en châssis nu, ou en versions cabriolet, roadster et berline 4-portes. Pour les versions cabriolet et roadster, le constructeur a placé les roues de secours à l'extérieur de la carrosserie, derrière les ailes.

L'intérieur est doté d'un tableau de bord plat avec compteurs placés au centre. Le volant se trouve sur le côté droit de la voiture. Selon la version, il y avait une ou deux portes pour les passagers avant, qui étaient assis sur une banquette. Une deuxième banquette était placée à l'arrière pour deux autres occupants. Fiat a installé le même système de suspension que sur la 501 avec deux essieux rigides et des ressorts à lames. Mais elle a amélioré le véhicule avec un démarreur électrique, des freins sur les quatre roues et une boîte de vitesses manuelle à quatre rapports. Sous le capot, la 505 était équipée d'un moteur de 2,3 l à quatre cylindres avec des soupapes

latérales qui fournissaient plus de couple que la 501, et de ce fait, le châssis était utilisé comme plate-forme pour les véhicules utilitaires. La 505 sera produite de 1919 à 1925 avant de laisser place à la 507.

La voiture que nous présentons est une Fiat 505 Torpédo fabriquée en 1924. Elle a bénéficié d'une restauration complète il y a de nombreuses années et se trouve aujourd'hui dans un bon état général. On notera la belle patine de l'ensemble qui lui confère un certain charme. Sa carrosserie présente une teinte verte avec rappel de cette couleur sur le châssis, les jantes ou encore



les tambours de freins. Dans l'habitacle on retrouve une sellerie de cuir noir avec moquettes assorties. Le tableau de bord en bois possède un élégant liseré clair que l'on retrouve également sur les boiseries des portes. Les différents compteurs sont bien présents et en bon état. Sous le capot, on retrouve le 4-cylindres 3,0 l tipo 105 qui nécessitera une remise en route. La capote de notre torpédo se trouve également dans un état satisfaisant, et on notera la présence de side-screens contemporains permettant de se protéger des intempéries. Notre bel exemplaire est aujourd'hui présenté à la vente sans prix de réserve, il constitue ainsi une belle opportunité pour tout amateur de la marque turinoise.



At the end of the World War I, the time is ripe for reconstruction and the demand for efficient mobility solutions is strong. The Italian car manufacturer already has the 501 available, but engineers are working on a more efficient vehicle. The 505 is based on a ladder chassis and offers larger exterior dimensions, a longer wheelbase and a more rounded hood. Fiat then sold the vehicle as a bare chassis, or as convertible, roadster and 4-door sedan versions. For convertible and roadster versions, the manufacturer has placed the spare wheels outside the bodywork, behind the wings. The interior features a flat dashboard with meters

placed in the center. The steering wheel is located on the right side of the car. Depending on the version, there were one or two doors for the front passengers, who were seated on a bench seat. A second bench seat was placed in the back for two other occupants. Fiat installed the same suspension system as on the 501 with two rigid axles and leaf springs. But it upgraded the vehicle with an electric starter, four-wheel brakes and a four-speed manual transmission. Under the hood, the 505 was equipped with a 2.3-liter four-cylinder engine with side valves that provided more torque than the 501. As a result, the chassis was used as a platform for

utility vehicles. The 505 was produced from 1919 to 1925 before giving way to the 507.

The car we present is a Fiat 505 Torpedo built in 1924. It has benefited from a complete restoration many years ago and is today in a good general condition. The beautiful patina of the whole car gives it a certain charm. The bodywork has a green color with reminders of this color on the chassis, the rims and the brake drums. Inside the car, the leather upholstery is black with matching carpets. The wooden dashboard has an elegant light-colored border that is also found on the door woodwork. The

various meters are present and in good condition. Under the hood, we find the 3.0-liter tipo 105 4-cylinder engine that will need to be restarted. The hood of our torpedo is also in a satisfactory condition, and we note the presence of contemporary side-screens to protect from bad weather. Our beautiful example is now presented for sale No reserve price, and is a great opportunity for any fan of the Turin brand.



Belle patine
Moteur 6-cylindres
Torpédo imposant

Vendue sans carte grise
Châssis n° 2202170

*Nice patina
6-cylinder engine
Impressive torpedo version*

*No registration title
Chassis n° 2202170*

20 000 – 30 000 €

Sans réserve - No reserve



1927 FIAT 512 TORPÉDO

La Fiat 512 est une imposante voiture fabriquée par le constructeur italien entre 1926 et 1928. Reposant sur la même base mécanique et châssis que la 510, elle est déclinée en plusieurs types de carrosserie : berline, torpédo, coupé de ville et landaulet ou limousine. Sa production de 2 535 exemplaires sera essentiellement exportée en Australie et en Grande-Bretagne. Sous le capot on retrouve un 6-cylindres en ligne de 3,5 l développant 46 ch lui permettant d'atteindre les 80 km/h. L'intérieur est doté d'un tableau de bord en bois avec compteurs placés au centre. Le volant se trouve sur le côté droit de la voiture. La 512 a bénéficié d'un système de suspension mis à jour ainsi que de freins sur les quatre roues et d'une boîte de vitesse manuelle à quatre rapports.

L'exemplaire que nous présentons est un torpédo fabriquée en 1927. Il a bénéficié d'une restauration complète il y a de nombreuses années et se trouve aujourd'hui dans un bon état général. On notera la belle patine de l'ensemble qui lui confère beaucoup de charme. Sa carrosserie présente une jolie teinte bicolore gris claire et gris foncé, rehaussée par un double liseré bleu ciel sur le pourtour de la caisse. Cette association de couleur est également reprise sur les roues. Dans l'habitacle on retrouve une sellerie en skaï marbrée de teinte noire et bleue. En plus des banquettes avant et arrière, on observe deux sièges strapontins qui se replient derrière la banquette avant. Le tableau de bord en relief est composé de différentes essences de bois, et on notera que tous ses compteurs sont

biens présents et en bon état. Sous le capot, on retrouve le 6-cylindres *tipo 112* alimenté par un carburateur Weber, qui nécessitera une remise en route (la culasse a été ressoudée). La capote de notre torpédo se trouve dans un état satisfaisant, et sont également présents des *side-screens* contemporains permettant de se protéger des intempéries. Cet élégant torpédo est présenté à la vente sans prix de réserve. Avec son apparence statutaire et son moteur 6-cylindres, il ne fait aucun doute qu'il saura convaincre les amateurs de belles avant-guerre.

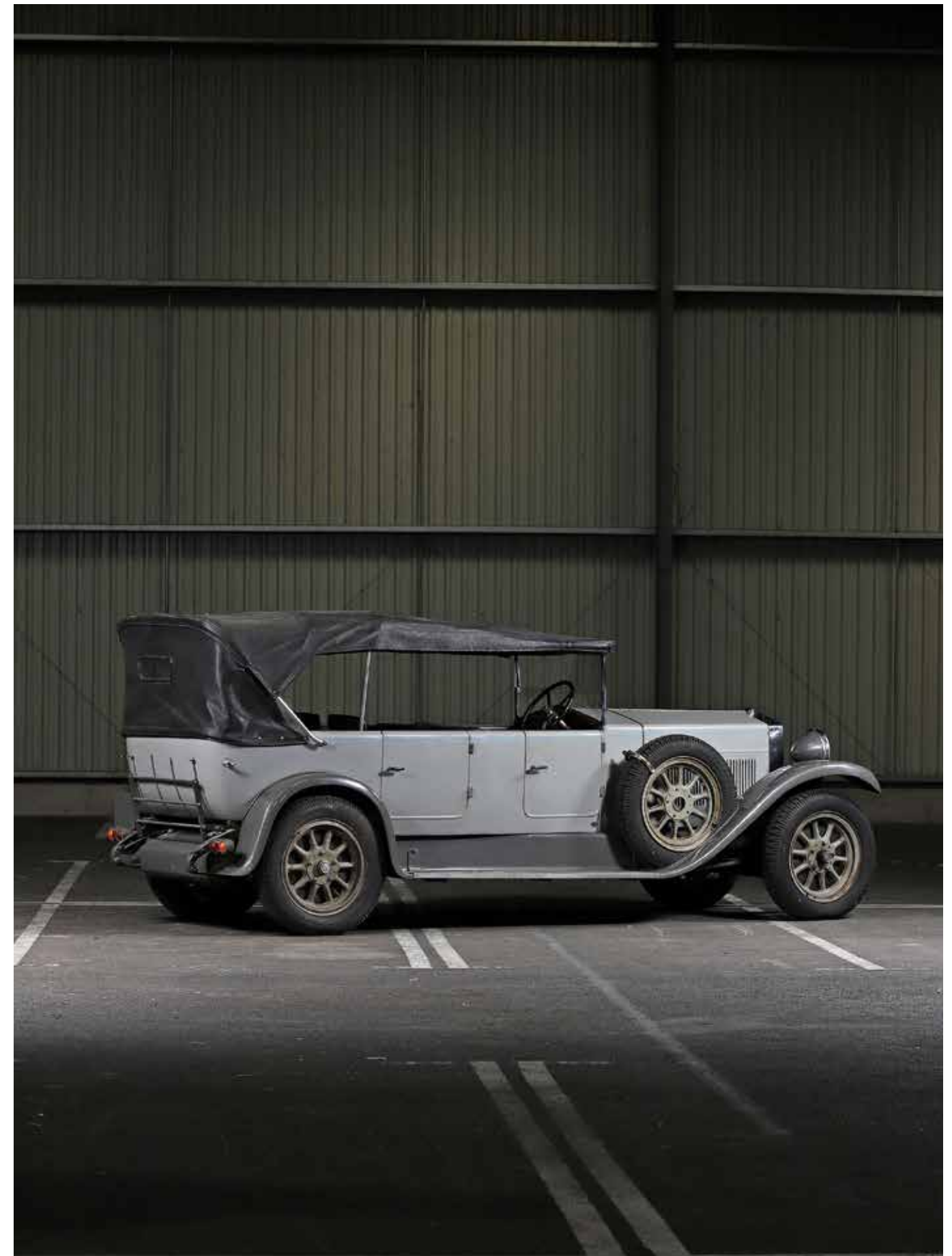




The Fiat 512 is an imposing car produced by the Italian manufacturer between 1926 and 1928. Based on the same mechanical basis and chassis as the 510, it was available in several body styles: sedan, torpedo, city coupe and landaulet or limousine. Its production of 2,535 units was mainly exported to Australia and Great Britain. Under the hood is a 3.5-liter in-line 6-cylinder engine developing 46 hp, allowing it to reach 80 km/h. The interior has a wooden dashboard with meters placed in the center. The steering wheel is located on the right side of the car. The 512 received an updated suspension system as

well as four-wheel brakes and a four-speed manual transmission. The example we present is a torpedo built in 1927. It has benefited from a complete restoration many years ago and is today in good overall condition. Its beautiful patina gives the car a lot of charm. The bodywork is in a nice two-tone light and dark grey color, enhanced by a double sky blue pinstripe around the body. This color combination is also used on the wheels. The interior features black and blue marbled faux leather upholstery. In addition to the front and rear bench seats, there are two

folding seats that fold down behind the front bench. The embossed dashboard is made of different types of wood, and all gauges are there, in good condition. Under the hood, we find the 6-cylinder tipo 112 fed by a Weber carburetor, which will require a restart (the cylinder head has been re-welded). The hood of our torpedo is in a satisfactory state; are also present contemporary side-screens allowing to protect from bad weather. This elegant torpedo is presented for sale No reserve price. With its statutory appearance and its 6-cylinder engine, it will undoubtedly convince lovers of pre-war beauty.



Rare carrosserie Balbo
Présumée unique
Moteur 6-cylindres

*Rare Balbo bodywork
Presumably unique
6-cylinder engine*

Titre de circulation italien
Châssis n° 33045

*Italian registration title
Chassis n° 33045*

60 000 – 100 000 €

Sans réserve - No reserve



1939

FIAT 1500 B

Cabriolet BALBO

Présentée au Salon International de Milan le 9 novembre 1935, la Fiat 1500 se fait remarquer par sa ligne résolument novatrice. Ce nouveau modèle de la marque s'inscrit dans le haut de gamme. Mieux, il répond à un cahier des charges prenant désormais en compte les considérations aérodynamiques qui vont influencer sur la conception même de la voiture. Précurseur dans ce domaine, Fiat dispose déjà d'un tunnel de mesures grandeur nature.

La 1500 sera donc le premier modèle dont les lignes seront élaborées selon un concept novateur pour l'époque : l'aérodynamisme. Développée en soufflerie, la carrosserie de la

1500 étonne par sa calandre avant très inclinée destinée à réduire la traînée aérodynamique. Ce qui ne l'empêchera pas d'être remplacée par une calandre verticale plus conventionnelle en 1940, sans doute sous l'effet de la mode. Quoiqu'il en soit, cette même ligne sera également reprise sur les Fiat 1100 et 2800. La carrosserie qui habille la 1500 abrite un châssis échelle avec une suspension avant indépendante qui constitue une première sur un modèle de la marque. Son moteur est un 6-cylindres de 1 493 cm³ à soupapes en tête développant 45 ch, transmis aux roues arrière par une boîte de vitesses à quatre rapports,

permettant une vitesse maximale de l'ordre de 113 km/h. Ce bloc moteur restera d'ailleurs pendant longtemps parmi les plus petits 6-cylindres au monde.

Aux côtés de la berline standard, Fiat complète sa gamme en développant la version cabriolet. Au total, 25 650 exemplaires de la 1500 seront produits. Comme cela était d'usage à l'époque, la 1500 sera également proposée en version châssis seul pour les carrossiers indépendants. En 1939, peu avant le début de la Seconde Guerre mondiale, Fiat présentera une seconde série à peine retouchée de son premier modèle :

la 1500 B. Cette version produite à 9 906 exemplaires verra la puissance de ses freins augmenter. Suivront les versions 1500 C en 1940, avec une ligne retouchée et une calandre plus imposante. Puis la 1500 D, en 1948, avec une puissance moteur augmentée à 47 ch, une nouvelle direction et de nouvelles suspensions avant.

La Fiat 1500B de la collection Anna Lisa sortit des ateliers de la *Carrozzeria Italiana di Torino*, autrement connue sous le nom de Balbo, en août 1939, à quelques semaines de la déclaration de la Seconde Guerre Mondiale.

Cette fameuse carrosserie fut créée par Alfonso Balbo en 1914, se faisant rapidement remarquer pour ses hard tops, qui transformaient habilement des torpédos en carrosseries intérieures. La Fiat qui illustre ces pages et caractéristiques des productions Balbo des années 1940, avec des lignes très américaines, grâce à une calandre très prononcée, des ailes hyper stylisées et l'adoption des spats à l'arrière. La voiture connut seulement une poignée de propriétaires avant d'être restaurée à grands frais au tout début des années 1990. Elle arbore aujourd'hui une superbe patine et semble nécessiter une petite remise en route avant d'emmener

son futur propriétaire en balade à l'assaut des cols alpins, en direction des plus prisés concours d'élégance.



Presented at the Milan International Motor Show on the 9th of November 1935, the Fiat 1500 was noticed for its resolutely innovative line. This new model of the brand is a top-of-the-range model. Better still, it met specifications that took into account aerodynamic considerations that would influence the design of the car itself. A forerunner in this field, Fiat already has a full-scale measurement tunnel. The 1500 was the first model to be designed according to an innovative concept at the time: aerodynamics. Developed in a wind tunnel, the 1500's bodywork was astonishing for its steeply sloping front grille, designed to reduce

aerodynamic drag. This did not prevent it from being replaced by a more conventional vertical grille in 1940, no doubt due to fashion criteria at the time. The bodywork of the 1500 features a ladder-type chassis with independent front suspension, a first for a Fiat model. Its engine is a 1493cc 6-cylinder engine with overhead valves developing 45 hp, transmitted to the rear wheels by a four-speed gearbox, allowing a maximum speed of around 113 km/h. This engine block will remain for a long time among the smallest 6-cylinder engines in the world.

Alongside the standard sedan, Fiat completed

its range by developing the convertible version. A total of 25,650 units of the 1500 were produced. As was customary at the time, the 1500 was also offered in a chassis-only version for independent bodybuilders. In 1939, shortly before the outbreak of the Second World War, Fiat presented a second, barely altered version of its first model: the 1500 B. This version, of which 9,906 were produced, saw the power of its brakes increase. This was followed by the 1500 C in 1940, with a reworked line and a larger grille. Then the 1500 D, in 1948, with the engine power increased to 47 hp, a new steering and new front suspensions.

The Fiat 1500B from the Anna Lisa collection left the workshops of Carrozzeria Italiana di Torino, otherwise known as Balbo, in August 1939, just a few weeks before the outbreak of the Second World War. This famous coach-builder was created by Alfonso Balbo in 1914, quickly becoming known for his hard tops, which skillfully transformed torpedos into interior bodies. The Fiat that illustrates these pages is characteristic of the Balbo productions of the

1940s, with very American lines, thanks to a very pronounced grille, hyper-stylized fenders and the adoption of spats at the rear. The car had only a handful of owners before being restored at great expense in the early 1990s. Today, it has a superb patina and seems to need a little work before taking its future owner for a ride through the Alpine passes, in the direction of the most prized elegance competitions.





8 000 – 12 000 €

Sans réserve - No reserve

À l'avant-garde de l'automobile européenne
Première automobile de série dotée d'une
boîte 5-vitesses
La petite sœur oubliée de l'Aprilia
Vendue sans carte grise
Châssis n° 21035

*At the forefront of the European automobile
production
First production car with a 5-speed gearbox
The forgotten little sister of the Aprilia
No registration title
Chassis n° 21035*



LANCIA ARDEA

1951

Avec tout leur modernisme et leur raffinement, les Lancia des années 1930 se contentèrent de faire prospérer le riche héritage du premier chef d'œuvre maison : la Lambda. Avec son V4, sa structure monocoque et sa carrosserie aérodynamique en forme d'œuf, l'Aprilia lancée en 1937, fut une petite révolution. En 1939, Lancia élargit encore son domaine d'activité en présentant l'Ardea, qui ressemblait à une version réduite de l'Aprilia avec, comme elle, un dos rond, un nez court et des portières sans charnière ni montant central, chic. Plus courte de 35 cm que sa grande sœur, l'Ardea revendiquait tout de même son originalité propre. La mécanique était un peu plus simple, avec notamment un pont arrière rigide, mais ne manquait pas pour autant de raffinement. Le moteur est encore un V4 à culasse hémisphérique mais avec une cylindrée de 903 cm³

(65 x 68 mm). Il développe 28,8 ch à 4 600 tr/min. La commande des soupapes du moteur Ardea est aussi ingénieuse que celle de l'Aprilia, mais plus simple grâce à ses culbuteurs disposés de biais. Les bielles étaient en aluminium et sa boîte de vitesses identique à celle de sa grande sœur. La petite Ardea eut un lancement entravé par la guerre et ce n'est qu'après 1945 qu'elle commença sa véritable carrière commerciale. Vittorio Jano, entré chez Lancia juste avant-guerre, créa avec la troisième série une version améliorée, avec coffre accessible de l'extérieur, un système électrique en 12 Volts et des amortisseurs Houdaille. Elle est lancée au Salon de Turin en septembre 1948. Elle se distingue surtout par sa boîte de vitesses à cinq rapports, grande première sur une voiture de série, avec quinze années d'avance. La quatrième et dernière série, comme l'auto

présentée ici, débute le 16 novembre 1949 et comporte des modifications mécaniques importantes comme une nouvelle culasse en aluminium, un taux de compression plus élevé, un nouveau carburateur et une puissance portée à 30 ch. Malgré l'interruption causée par la guerre, la carrière commerciale de l'Ardea peut passer pour un succès : elle fut construite à 22 000 exemplaires jusqu'au début de l'année 1953.

L'Ardea que nous vous présentons affiche une très élégante et rare couleur vert foncé. Elle nous apparaît avec une très belle patine, fruit d'une restauration ancienne de qualité. Si l'intérieur fut également refait, les mites ont fait leur œuvre, et de nombreux trous sont à signaler. Il semble qu'une simple remise en route soit à prévoir avant de profiter de cette emblématique et performante Lancia



With all their modernism and refinement, the Lancias of the 1930s were content to build on the rich heritage of the first in-house masterpiece: the Lambda. With its V4, monocoque structure and aerodynamic egg-shaped body, the Aprilia launched in 1937 was a small revolution. In 1939, Lancia further expanded its field of activity by presenting the Ardea, which looked like a smaller version of the Aprilia with, similar to its sister, a round back, short nose and doors without hinges or central pillars. Shorter by 35 cm, the Ardea still had its own style. The mechanics were a bit simpler, with a rigid rear axle, but not without refinement. The engine is still a V4 with a hemispherical cylinder head but with a displacement of 903cc (65 x 68 mm). It develops

28.8 hp at 4,600 rpm. The Ardea engine's valve train is as ingenious as the Aprilia's, but simpler thanks to its angled rocker arms. The connecting rods were made of aluminum and the gearbox was identical to that of its big sister. The launch of the little Ardea was hampered by the war and it was only after 1945 that it began its real commercial career. Vittorio Jano, who joined Lancia just before the war, created an improved version with the third series, with a trunk accessible from the outside, a 12-volt electrical system and Houdaille shock absorbers. It was launched at the Turin Motor Show in September 1948. It was distinguished by its five-speed gearbox, a first for a production car, fifteen years ahead of its time. The fourth and final series, like the car shown here, started

on the 16th of November 1949 and included important mechanical modifications such as a new aluminum cylinder head, a higher compression ratio, a new carburetor and an increase in power to 30 hp. Despite the interruption caused by the war, the commercial career of the Ardea can be considered a success: 22,000 units were built until the beginning of 1953.

The Ardea that we present to you has a very elegant and rare dark green color. It appears to us with a very beautiful patina, fruit of an old restoration of quality. If the interior was also redone, moths have done their work, and many holes are to be reported. It seems that a simple restart is necessary before enjoying this emblematic and performing Lancia.

Véritable petite sœur de l'Aurelia
Modèle économique mais d'un grand raffinement
Eligible aux Mille Miglia

Vendue sans carte grise
Châssis n° C10S - 7369

*True little sister to the Aurelia
Economical model but with great refinement
Mille Miglia eligible*

*No registration title
Chassis n° C10S - 7369*

5 000 – 8 000 €

Sans réserve - No reserve



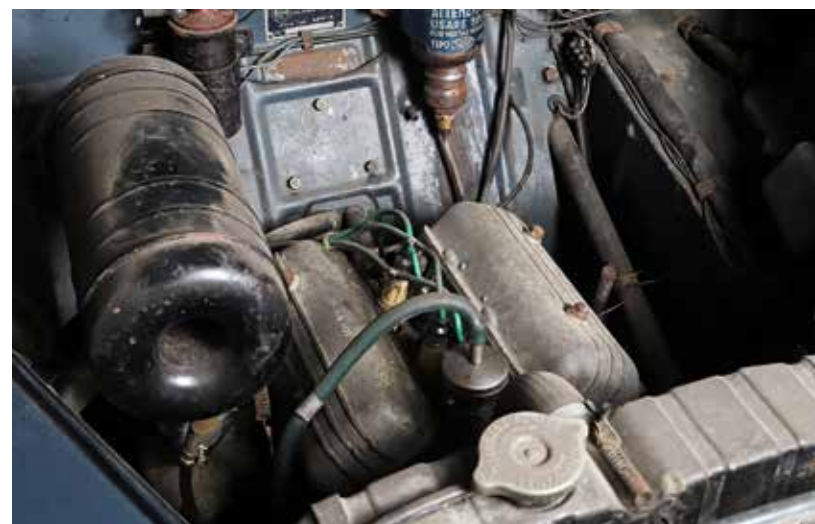
LANCIA APPIA série 1 1955

À u printemps 1953, la fabrication de l'Aurelia se trouvait bien lancée. Maintenant que l'Aprilia avait trouvé son successeur, il était temps de remplacer la petite berline Ardea. La nouvelle venue reprend le V4 monobloc à culasse alu et un pont rigide mais la ressemblance s'arrête là. Elle reçoit un train avant indépendant, des suspensions télescopiques sophistiquées et son moteur innove avec deux arbres à cames latéraux. Avec 1 090 cm³ et 38 ch à 4 400 tr/min l'Appia est assez légère (820 kg) pour offrir d'agréables performances.

La carrosserie élégante se distingue toujours par ses portières antagonistes brillant par l'absence de montant central. L'ensemble se montre malgré tout rigide avec des lignes plus modernes que l'Aurelia. On retrouve un tableau de bord peint comme sur l'Aurelia et une habitabilité étonnante pour la catégorie, la rendant agréable à vivre.

La première série s'étend sur trois ans et subira des modifications. On la distingue notamment à son volant, son pommeau de levier de vitesses et des instruments de bords couleur ivoire dans

le ton de l'époque. Le modèle présenté, habillé d'un élégant bleu moyen, fut repeint, mais conserva son intérieur d'origine, aujourd'hui en piteux état. Les soubassements présentent des traces de corrosion, mais le moteur n'est pas bloqué, et l'ensemble saura séduire un amateur de Lancia, ou de populaires des années 1950 à la recherche d'une auto performante et à la technique avancée.



In the spring of 1953, the production of the Aurelia was well underway. Now that the Aprilia had found its successor, it was time to replace the little Ardea sedan. The newcomer borrowed the V4 monobloc engine with an aluminum cylinder head and a rigid axle, but similarities ended there. It was given an independent front axle, sophisticated telescopic suspensions and two innovative side camshafts. With 1090cc and 38 hp at 4,400 rpm, the Appia is light enough (820 kg) to offer

pleasant performance. The elegant bodywork is still distinguished by its brilliant antagonistic doors and the absence of a central pillar. The whole thing is nevertheless rigid with more modern lines than the Aurelia. The dashboard is painted like the Aurelia's and the interior is surprisingly spacious for its class, making it a pleasure to sit in.

The first series ran for three years and underwent some modifications. The steering wheel, the

gear knob and the ivory-colored instruments in the tone of the time are the most distinctive features. The presented model, dressed in an elegant medium blue, was repainted, but kept its original interior, now in poor condition. The undercarriage shows traces of corrosion, but the engine is not blocked, and the set will seduce Lancia connoisseurs, or fans of 1950s people's cars looking for a high performance vehicle with advanced technology.

Concentré de luxe et d'avant-garde dans un petit format
La plus puissante des Appia
Restauration ancienne de qualité

Vendue sans carte grise
Châssis n° 80807 - 83711

*Luxury and avant-garde in a small package
The most powerful Appia
old yet high quality restoration*

*No registration title
Chassis n° 80807 - 83711*

5 000 – 8 000 €

Sans réserve - No reserve



LANCIA

APPIA série 3

1960

Il faut se souvenir qu'à l'époque, la présentation de la petite Appia fit plus de bruit que l'Aurelia. Elle offrait un compromis remarquable entre confort et performances. La deuxième série ressemble à la première mais amène tant de différences qu'on peut parler de nouvelle voiture. Moteur plus puissant (42,5 ch) avec nouvelle culasse, commande électrique du démarreur, embrayage renforcé, roues en 14 au

lieu de 15. Elle étend la réputation de la marque, se voulant sportive et raffinée. Les journalistes italiens de *Quattroruote*, couvrirent avec l'une d'elles 160 000 km sans problème !

Au Salon de Genève 1959, la troisième série reprend ces évolutions et se reconnaît à son inédite calandre rectangulaire, signe de reconnaissance des Lancia construites sous le règne du

nouveau propriétaire de la firme, Carlo Pesanti. La puissance bondit à 48 ch, faisant d'elle la plus rapide de sa catégorie avec 135 km/h. Elle innove grâce à son double circuit de freinage et, grand succès, s'écoule à 55 000 exemplaires.

Entièrement restaurée à la fin des années 1980 dans sa livrée d'origine, cette Appia Série 3 se présente à nous dans un bel état apparent.



Nous noterons seulement quelques traces de corrosion superficielle (carrosserie et châssis). Dans le dossier qui l'accompagne, plusieurs photos font pourtant état d'une restauration soignée avec mise à nue de la carrosserie. L'intérieur est propre, avec des sièges sous protection plastique et des tapis en caoutchouc siglé Appia. Le moteur, non bloqué, est à redémarrer.



It is worth remembering that at the time, the presentation of the little Appia caused more of a stir than that of the Aurelia. It offered a remarkable compromise between comfort and performance. The second series resembles the first one but brings so many differences that we could speak of a new car. A more powerful engine (42,5 hp) with a new cylinder head, electric starter control, reinforced clutch, 14" wheels 15"... It extends the reputation of the brand, sporty yet refined. The Italian journalists of Quattroruote even managed to cover 160 000 km with one, without a single issue!

At the 1959 Geneva Motor Show, the third series took up these developments and was recognizable by its new rectangular grille, a sign of recognition of the Lancia built under the reign of the new owner of the firm, Carlo Pesanti. The power jumps to 48 hp, making it the fastest in its category with 135 km/h. It innovated thanks to its double braking system and was a great success, selling 55,000 units.

Completely restored at the end of the 1980's in its original livery, this Appia Series 3 is presented to us in a beautiful apparent condition.

We only note a few traces of surface corrosion (body and chassis). In the accompanying file, several pictures show a careful restoration with the body exposed. The interior is clean, with seats under plastic protection and rubber mats with the Appia logo. The engine, not blocked, will have to be restarted.



Eligible aux Mille Miglia
Produite à seulement 877 unités
Première voiture de série motorisée par un V6

*Eligible for the Mille Miglia
Only 877 units produced
First production car powered by a V6 engine*

40 000 – 60 000 €

Sans réserve - No reserve

Vendue sans carte grise
Châssis n° B22 - 1278

*No registration title
Chassis n° B22 - 1278*



1953

LANCIA AURELIA B22

Depuis sa création en 1906, Lancia a toujours démontré une grande indépendance d'esprit et un défi aux conventions qui allaient définir la marque pendant des décennies. Présentée au salon de Turin en 1950 et produite jusqu'en 1958, l'Aurelia en est la parfaite illustration. Etablissant une tradition Lancia de l'après-guerre, la voiture porte le nom d'une voie romaine : la Via Aurelia, reliant Rome à Pise. Ce modèle incarne le haut de gamme de la prestigieuse marque Italienne à une époque où elle rivalise avec les meilleurs standards européens par la qualité de ses productions et l'avant-gardisme des solutions techniques retenues. Dans l'Aurelia,

les qualités de confort, de luxe et de souplesse de conduite sont privilégiées. Conçue sous la direction de l'ingénieur Vittorio Jano, l'Aurelia occupe une place importante dans l'histoire puisqu'elle fut la toute première voiture de série à être motorisée un V6. Il s'agit d'un moteur à arbre à came central, unique en son genre à l'époque. Le type B10 ne dispose que de 1 754 cm³, tandis que le B22 qui nous intéresse, apparu en 1952, affiche une cylindrée de 1 991 cm³ grâce à une augmentation de l'alésage et de la course, portés respectivement à 72 mm et à 81,5 mm. La puissance obtenue est de 90 ch à 5 000 tr/min pour une vitesse maximum de 160 km/h.

Des performances pleinement satisfaisantes pour une berline de tourisme. En plus de son V6, elle a été dotée d'une boîte de vitesses innovante et de freins à tambour montés à l'intérieur du véhicule. La Lancia Aurelia sera également la première voiture à être équipée en série de pneus radiaux. D'abord des 165SR400 Michelin X. Puis, les modèles sport seront chaussés de 165HR400 Pirelli Cinturato.



La Lancia Aurelia fut déclinée en plusieurs versions : une version berline (B10, B12, B15, B21, B22), une version sportive, la B20 GT, qui obtiendra de nombreuses succès en compétition, les glamour et très prisés B24 Spider et Convertible, ainsi que des châssis particuliers (B50 à B60). Pour les passionnés de Lancia, l'Aurelia est considérée comme l'un des trois plus grands modèles de la marque. Les deux autres étant la Lambda et l'Aprilia.

Notre Aurelia avec son V6 de 90 ch à 5 000 tr/min, son arbre à cames spécial et son carburateur Weber double corps, appartient à la première série, dont seulement 877 exemplaires seront produits de 1952 et 1953. La documentation dont nous disposons fait état de sa couleur extérieure noire d'origine et d'une première immatriculation le 19 juin 1953 au nom d'un certain Ghezzani. Cette Aurelia est acquise deux ans plus tard par Leopoldo Ciglia qui la conservera jusqu'en

1961, année où elle est vendue à Lida Tinghi. Elle connaîtra encore deux propriétaires avant d'intégrer la collection Anna Lisa. Cette très intéressante berline sans montants permettra notamment à son futur propriétaire de s'aligner au départ des Mille Miglia, où le modèle fut engagé à l'époque. Il faut dire que son magnifique V6 est un modèle de technicité et de performances...

For Lancia enthusiasts, the Aurelia is considered one of the three greatest models of the brand. The other two are the Lambda and the Aprilia. Our Aurelia, with its 90 hp V6 at 5,000 rpm, its special camshaft and its Weber double-body carburetor, belongs to the first series, of which only 877 were produced between 1952 and 1953. The documentation we have at our disposal mentions its original black exterior color and a first registration on the 19th of

June 1953 in the name of a certain Ghezzani. This Aurelia was acquired two years later by Leopoldo Ciglia who kept it until 1961, when it was sold to Lida Tinghi. It will know two more owners before joining the Anna Lisa collection. This very interesting sedan without pillars will allow its future owner to compete in the Mille Miglia, where the model was entered at the time. It must be said that its magnificent V6 exemplary in terms of technicality and performance...



Since its creation in 1906, Lancia has always demonstrated a great independence of spirit and a challenge to the conventions that would define the brand for decades. Presented at the Turin Motor Show in 1950 and produced until 1958, the Aurelia is the perfect illustration of the qualities mentioned above. Establishing a post-war Lancia tradition, the car was named after a Roman road: the Via Aurelia, linking Rome to Pisa. This model embodies the top of the range of the prestigious Italian brand at a time when it competed with the highest European standards for production quality and avant-

gardism of the technical solutions retained. In the Aurelia, comfort, luxury and driving flexibility are privileged qualities. Designed under the direction of engineer Vittorio Jano, the Aurelia occupies an important place in history as it was the very first production car to be powered by a V6. It is a central camshaft engine, unique in its kind at that time. The B10 type only has an engine displacement of 1754cc, while the B22, which interests us, appeared in 1952, has a displacement of 1991cc thanks to an increase in the bore and stroke, to 72 mm and 81.5 mm respectively. The power obtained is 90 hp at 5,000 rpm for a maximum speed of

160 km/h: fully satisfactory performance for a touring sedan. In addition to its V6, it has been equipped with an innovative gearbox and drum brakes mounted inside the vehicle. The Lancia Aurelia will also be the first car to be equipped with radial tires as standard. First, Michelin X 165SR400. Then, the sport models will be equipped with 165HR400 Pirelli Cinturato. The Lancia Aurelia was available in several versions: a sedan version (B10, B12, B15, B21, B22), a sporty version, the B20 GT, which will obtain many racing successes, the glamorous and very popular B24 Spider and Convertible, as well as special chassis (B50 to B60).





Auto raffinée, légère et amusante à piloter
Première carrosserie Zagato distribuée
par Lancia
Vendue neuve par le célèbre importateur
américain Max Hoffman

Titre de circulation américain
Châssis n° 812.01 - 2474

*Refined, light and fun to drive car
First Zagato body distributed by Lancia
Sold new by the famous American importer
Max Hoffman*

*American registration title
Chassis n° 812.01 - 2474*

60 000 – 80 000 €

Sans réserve - No reserve



1959

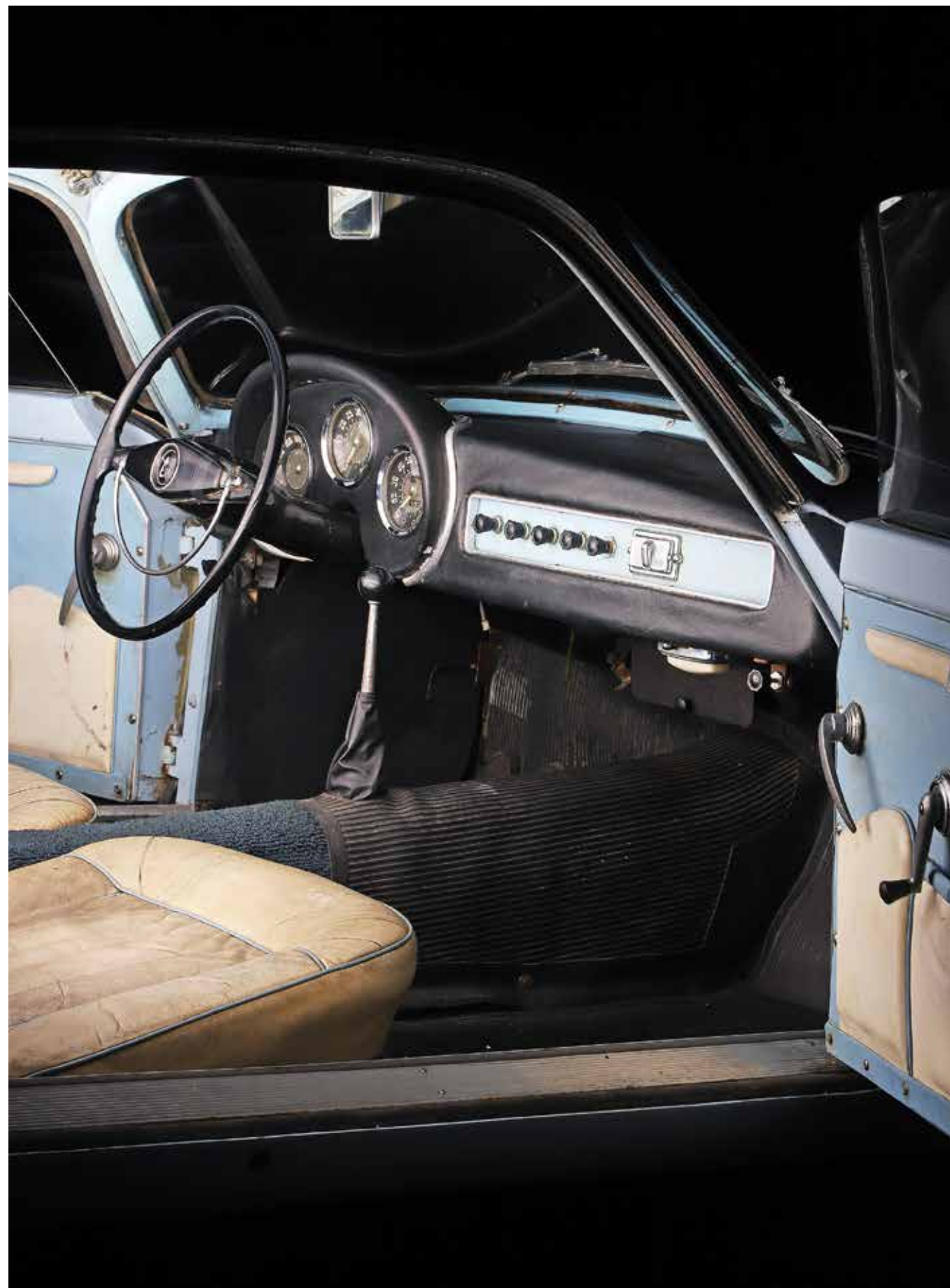
LANCIA APPIA GTE

Bien sûr, dans la saga Appia, on ne compte pas que des berlines. En plus des 99 000 berlines Appia, près de 8 000 exemplaires de modèles spéciaux furent fabriqués. Parmi eux, des utilitaires mais aussi des coupés et cabriolets. Des carrossiers indépendants comme Pinin Farina, Vignale, Allemano, Ghia, Boano ou Como proposèrent leurs modèles. Fidèle à sa réputation, Zagato présenta en 1956 un premier prototype de coupé directement destiné à la compétition. Il inaugure une série de quatre Appia Coupé carrossées par

Zagato. Dans la grande tradition maison, elles offrent une carrosserie qui prenait la forme d'une peau en aluminium - avec le double bossage de toit typique sur la première version - tendue sur un châssis d'acier caissonné, pour un poids contenu. Le premier coupé Appia par Zagato se nomme GTZ, suivront la GT 2+2 et la Sport. La GTE, pour Gran Turismo Esporto, est présentée au Salon de Turin 1958. Elle est la première déclinaison de Zagato vendue directement via le réseau Lancia. Ainsi Zagato passe officiellement du statut de carrossier acheteur de châssis à

celui de fournisseur officiel de coupés à carrosserie spéciale. Par rapport à ses devancières, la GTE se caractérise par sa carrosserie encore plus basse et aérodynamique. On découvre un nez plus long, des phares couverts et plus enfoncés dans les ailes et des feux arrière eux aussi partiellement enfoncés.

Les chiffres de production des Appia Zagato varient selon les sources, mais on estime que les quatre versions (1957-1962) représentent 721 exemplaires dont 167 GTE avec le premier moteur de 53 ch et 134 avec le dernier moteur de 60 ch.



Notons que Zagato ne tenait pas de registre détaillés et que de multiples différences peuvent exister entre deux Appia GTE.

Le modèle proposé à la vente présente un historique atypique puisqu'elle fait partie des rares exemplaires vendus neufs par le célèbre distributeur Max Hoffman, importateurs de haut de gamme européens installés à New-York. De couleur bleu pâle, notre GTE est la dernière auto de la première série de cinq vendue aux États-Unis. Elle y restera quarante ans avec de revenir

en Europe et d'intégrer la collection Anna-Lisa. Si elle fut repeinte, l'intérieur présente l'inimitable et délicate patine du temps. Le moteur n'est pas bloqué, et la voiture nécessitera une restauration mécanique avant de reprendre la route. Les Appia Zagato sont rares sur le marché, et la cote des Zagato ne cesse de grimper : ne loupez pas votre chance.



Of course, the Appia saga is not limited to sedans. In addition to the 99,000 Appia sedans, nearly 8,000 special models were produced. Among them, utility vehicles but also coupes and cabriolets. Independent coachbuilders such as Pinin Farina, Vignale, Allemano, Ghia, Boano or Como offered their models. True to its reputation, in 1956 Zagato presented its first prototype coupe directly intended for competition. It was the first in a series of four Zagato-built Appia Coupes.

In the great tradition of the company, they offered a body that took the form of an aluminum skin - with the typical double bubble roof on the first version - stretched over a boxed steel chassis, for a contained weight. The first Appia coupe by Zagato was named GTZ, followed by the GT 2+2 and the Sport. The GTE, for Gran Turismo Esperto, was presented at the 1958 Turin Motor Show. It was the first Zagato model to be sold directly through the Lancia network. Thus, Zagato officially moved from being a body

shop and chassis buyer to being an official supplier of special coupes. Compared to its predecessors, the GTE is characterized by its even lower and more aerodynamic bodywork. The nose is longer, the headlights are covered and set deeper into the fenders and the rear lights are also partially recessed.

Production figures for the Appia Zagato vary according to the source, but it is estimated that the four versions (1957-1962) represent 721 examples, 167 of which were GTEs with the first 53 HP engine and 134 with the last 60 HP engine. It should be noted that Zagato did not keep detailed records and that multiple differences can exist between two Appia GTEs.

The model offered for sale has an atypical history as it is one of the rare examples sold new by the famous distributor Max Hoffman,

importers of high-end European cars based in New York. Pale blue in color, our GTE is the last car of the first series of five sold in the United States. It remained there for forty years before returning to Europe and becoming part of the Anna-Lisa collection. If it was repainted, the interior shows the inimitable and delicious patina of time. The engine is not blocked, and the car will need a mechanical restoration before being driven again. Appia Zagatos are rare on the market, and the price of Zagatos keeps rising: don't miss your chance.



Produit à 105 exemplaires
Modèle extrêmement rare
Griffe d'un grand carrossier

Vendue sans carte grise
Châssis n° 856088

Produced at 105 copies
Extremely rare model
Signature of a great coachbuilder

No registration title
Chassis n° 856088

100 000 – 150 000 €



1966

ALFA ROMEO 2600 SZ

Présentée en 1961, l'Alfa Romeo 2600 constituait une évolution de la version 2000. Il s'agit d'un modèle haut de gamme disponible à l'époque dans les versions Berline, Sprint (coupé dessiné par Bertone) et Spider (Touring).

Toutes reçurent un nouveau moteur 6-cylindres en ligne de 2 584 cm³ avec pompe à essence électrique (deux carburateurs double corps sur la berline et trois double corps sur les Sprint et Spider) afin d'être en mesure de rivaliser avec la concurrence. L'Alfa Romeo 2600 sera, de surcroît, la dernière à disposer du 6-cylindres en ligne à deux arbres à cames.

Le carrossier Zagato ne tarde pas à se mettre également à l'œuvre sur cette nouvelle base et présente en novembre 1962 sa vision du Coupé 2600. Ce prototype présente des lignes totalement novatrices par rapport à l'offre Alfa Romeo. Le *maestro* italien va ensuite faire évoluer son projet et proposera quelques mois plus tard quatre nouveaux prototypes avec des lignes de carrosserie affinées. Ainsi, à partir de 1965, la version 2600 Sprint Zagato (SZ) sera disponible auprès d'Alfa Romeo puisqu'elle intègre la gamme du constructeur. A l'exception de sa carrosserie, moteur et châssis demeurent identiques avec la version de base. La 2600 SZ

est donc motorisée par le 6-cylindres en ligne de 2 584 cm³ alimenté par trois carburateurs Solex pour une puissance totale de 145 ch. Bénéficiant d'une aérodynamique plus travaillée, la 2600 SZ affiche de meilleures performances avec une vitesse maximale de 210 km/h (soit 17 km/h de mieux par rapport à la 2600 Sprint) et met 30,9 secondes pour parcourir les 1 000 m départ arrêté. Malgré ce gain de performance et ce style signé Zagato, la production du modèle restera confidentielle. Le procédé de fabrication des 2600 SZ reste en effet artisanal et synonyme de prix élevé. Ainsi, de 1965 à 1967, seulement 105 exemplaires de l'Alfa Romeo 2600 SZ ont



été réalisés, dont les 5 prototypes mentionnés précédemment. D'où l'extrême rareté de ce modèle très exclusif aujourd'hui très recherché sur le marché.

L'exemplaire que nous présentons a été produit le 14 décembre 1966 et livré neuf dans sa couleur d'origine Grigio Chiaro Metallizzato, intérieur skaï noir, le 31 décembre 1966 à Franco De Angelis. Les documents qui accompagnent cette 2600 SZ font ensuite état de sa vente successive le 8 juillet 1978 à Giuseppe Leone, puis le 6 mai 1987 à Antonio Briganti. Cette voiture intégrera ensuite la collection Anna-Lisa le 1^{er} juillet 2019.

Nous disposons d'un dossier complet (photos et factures) attestant que cette voiture a bénéficié d'une restauration complète achevée en juin 1992. Tant sur le plan de sa carrosserie avec démontage de sa caisse et peinture intégrale dans sa teinte actuelle. Que de sa mécanique avec une réfection également complète de son moteur 6-cylindres en ligne chez le renommé Conrero. Dans cette très rare configuration Zagato, la Sprint 2600 offre le caractère sportif dont les autres versions, plus bourgeoises, ne disposent pas. Ce modèle incarne la fin des Alfa Romeo de prestige faites selon les désirs de clients sportifs et fortunés.



Presented in 1961, the Alfa Romeo 2600 was an evolution of the 2000 version. It was a top-of-the-range model available at the time in Sedan, Sprint (coupe designed by Bertone) and Spider (Touring) versions. All of them received a new in-line 6-cylinder engine of 2584cc with electric fuel pump (two twin-barrel carburetors on the Sedan and three twin-barrel carburetors on the Sprint and Spider) in order to be able to face the competition. The Alfa Romeo 2600 will also be the last car to have the in-line 6-cylinder engine with two camshafts.

The coachbuilder Zagato was also quick to work on this new base and in November 1962 presented his vision of the 2600 Coupé. This prototype had completely innovative lines compared to the Alfa Romeo offering. The Italian maestro then developed his project and a few months later presented four new prototypes with refined bodywork. Thus, from 1965 onwards, the 2600 Sprint Zagato (SZ) version will be available from Alfa Romeo since it will join the manufacturer's range. With the exception of the bodywork, the engine and chassis remain identical to the

basic version. The 2600 SZ is powered by a 2,584 cc in-line 6-cylinder engine fed by three Solex carburetors for a total power of 145 hp. Benefiting from perfected aerodynamics, the 2600 SZ shows better performances with a maximum speed of 210 km/h (that is to say 17 km/h better compared to the 2600 Sprint) and takes 30,9 seconds to cover 1 000 m from a standing start. Despite this performance gain and Zagato's signature styling, production of the model remained confidential. The manufacturing process of the 2600 SZ remained

traditional and synonymous with a high price. Thus, from 1965 to 1967, only 105 examples of the Alfa Romeo 2600 SZ were produced, including the 5 prototypes mentioned above. Hence the extreme rarity of this very exclusive model, which is now very much sought after on the market.

The example we present was produced on the 14th of December 1966 and delivered new in its original color Grigio Chiaro Metallizzato, black leatherette interior, on the 31st of December 1966 to Franco De Angelis. The documents that accompany this 2600 SZ mention its subsequent sale on the 8th of July 1978 to Giuseppe Leone and then on the 6th of May

1987 to Antonio Briganti. This car will then join the Anna-Lisa collection on the 1st July 2019. We have a complete file (photos and invoices) attesting that this car has undergone a complete restoration completed in June 1992. Both in terms of its bodywork with disassembly of its body and full painting in its current color, as well as its mechanics with a complete overhaul of its in-line 6-cylinder engine at the renowned Conrero. In this very rare Zagato configuration, the Sprint 2600 offers the sporty character that the other, more bourgeois versions do not have. This model embodies the end of the prestige Alfa Romeo made according to the desires of sporty and wealthy customers.



L'une des plus originale Alfa Romeo TZ répertoriée
 Dans la collection Rosso Bianco de Peter Kaus pendant près de 10 ans
 Authentifiée et remise en route chez RS Historics
 Opportunité unique d'acquérir une TZ à l'historique limpide et jamais accidentée

Vendue sans carte grise
 Châssis n° AR750091
 Moteur n° 00108
 Carrosserie n° 818

*One of the most original Alfa Romeo TZ listed
 Part of Peter Kaus' Rosso Bianco collection
 for almost 10 years
 Authenticated and restarted at RS Historics
 Unique opportunity to acquire a never crashed
 TZ with a clear history*

*No registration title
 Chassis n° AR750091
 Engine n° 00108
 Body n° 818*

800 000 – 1 200 000 €



1965

ALFA ROMEO GIULIA TZ

L'Alfa Romeo TZ est assurément l'une des plus belles machines de course, toutes marques confondues, jamais produites durant les années 1960. Afin de pérenniser la réputation des versions sportives de sa Giulietta, la marque au *biscione* décide dès 1959 d'entamer la conception de la remplaçante de la SZ. Ainsi naît le projet 105.11 qui engendrera l'Alfa Romeo Giulia TZ, pour *Tubolare Zagato*. Contrairement à la SZ, la TZ sera conçue comme une authentique voiture de compétition-client qui sera homologuée pour la route, mais également en GT grâce au minimum de 100 exemplaires produits

(112 seront finalement fabriqués). Le châssis de l'Alfa Romeo Giulia TZ est confié à deux ingénieurs de renom : Giuseppe Busso et Gioacchino Colombo, transfuges de Ferrari où ils ont travaillé sur la 125 S. Leur choix se porte sur une structure tubulaire (*tubolare* en italien) en acier soudée offrant une répartition des masses idéale et un poids de seulement 125 kg. Il est équipé de freins à disques (*inboard* à l'arrière) et de suspensions indépendantes sur les quatre roues. La carrosserie en aluminium est de nouveau confiée à Zagato et à son designer Ercole Spada qui réalise une étude aérodynamique poussée. En résulte

une sobriété des lignes synonyme d'efficacité, depuis la fine calandre jusqu'à l'arrière en pan coupé baptisé « *coda tronca* » destiné à améliorer l'aérodynamisme et augmenter les performances. Une solution élaborée par Zagato pour ses voitures de compétition à partir des travaux de l'aérodynamicien Kamm.

Côté moteur, la TZ est équipée du fameux moteur 4-cylindres en ligne, 8-soupapes, double arbre à cames en tête Alfa Romeo, bloc et culasse aluminium, alimenté par deux carburateurs Weber double corps 40. D'une cylindrée de 1 570 cm³, il développe 112 ch dans sa version



The Alfa Romeo TZ is undoubtedly one of the most beautiful racing machines of any make ever produced during the 1960s. In order to perpetuate the reputation of the sporty versions of its Giulietta, the biscione brand decided in 1959 to start designing the SZ's successor. Thus was born the 105.11 project that would generate the Alfa Romeo Giulia TZ, for Tubolare Zagato. Unlike the SZ, the TZ will be designed as a genuine competition car that will be homologated for the road, but also in GT thanks to the minimum of 100 examples produced (112 will finally be built). The chassis of the Alfa Romeo Giulia TZ was entrusted to two renowned engineers: Giuseppe Busso and Gioacchino Colombo, who had transferred from Ferrari where they worked on the 125 S. They chose a tubular structure (tubolare in Italian) in welded steel offering an ideal weight distribution and a weight of only 125 kg. It is equipped with disc brakes (inboard at the rear) and independent suspensions on all four wheels. The aluminum bodywork is once again entrusted to Zagato and its designer Ercole Spada,



routière et 160 ch dans sa variante compétition grâce à une culasse à double allumage, le fameux *Twin Spark*. Affichant à peine 660 kg à la pesée, l'ensemble était ainsi capable d'atteindre une vitesse maxi de 216 km/h. N'ayant pas la capacité de produire le châssis tubulaire, Alfa Romeo fera sous-traiter sa construction par la SAI Ambrosini (Società Aeronautica Italiana) à Passignano. L'assemblage sera quant à lui confié à la société Auto Delta dirigée par les ingénieurs Carlo Chiti et Ludovico Chizzola. Ensemble, ils aideront Alfa Romeo à terminer le projet TZ et à construire les 100 premiers exemplaires. C'est ainsi qu'en mai 1963, Auto Delta deviendra le département compétition officiel d'Alfa Romeo. La même année, la voiture remporte ses premiers lauriers en compétition en signant une victoire de catégorie à la Coppa FISA, à Monza, entre les mains de Lorenzo Bandini, suivie d'un autre succès de catégorie aux 12 Heures de Sebring en 1964. Auréolée d'une victoire au classement général à la Coupe des Alpes 1964 avec Jean Rolland et Gaby Augias, la TZ remportera à plusieurs reprises sa catégorie, entre 1964 et 1967, dans les épreuves les plus difficiles et les plus prestigieuses comme les 24 Heures du Mans, la Targa Florio, les 1000 Km du Nürburgring ou encore le Tour de France Automobile.

L'opportunité de redécouvrir une Alfa Romeo Giulia TZ est extrêmement rare, surtout quand elle possède un historique aussi clair que celui de celle que nous vous présentons à la vente aujourd'hui. Dans un premier temps, plusieurs éléments visuels laissent penser que nous

étions bien en face d'une des TZ les plus authentiques au monde. Au fur et à mesure de nos recherches, cela s'est confirmé. Selon le certificat délivré le 30 septembre 2019 par le Centre de Documentation Alfa Romeo, le châssis AR 750091 est sorti des ateliers Zagato le 2 avril 1965 de couleur rouge avec un intérieur noir. Vendu dès le lendemain à un certain Giovanni Bellichi, elle est envoyée à Milan. Nous savons qu'elle changera plusieurs fois de mains aux cours des dix premières années de sa vie, sans jamais quitter l'Italie. Tout cela est confirmé par des documents d'époque émanant de l'administration italienne en notre possession et qui seront confiés à l'acquéreur. Le 2 mars 1977, elle est immatriculée à Rome au nom de Girolami Vittorugo, un *gentleman driver* bien connu pour avoir possédé plusieurs pur-sang italiens. Notre TZ, immatriculée « Roma T02276 », vient compléter son garage et côtoiera pendant plus de six ans une célèbre Ferrari 250 GT Tour de France aluminium (0667 GT) immatriculée « Roma P16747 ». C'est certainement à cette période que la voiture est repeinte en blanc et que les arches de roues arrière sont élargies en vue de participer à des courses locales. Vittorugo s'en séparera le 17 mars 1983, et la voiture rejoindra quelques années plus tard la collection du marchand hollandais Rudy Pas, puis de von Wenger en Allemagne, avant d'être achetée par le célèbre collectionneur Peter Kaus. Connu à travers le monde pour la qualité de sa collection « Rosso Bianco », ce dernier avait rassemblé un ensemble exceptionnel de plus de 200 voitures de sport, parmi les plus belles

et les plus rares. Si la collection fut dispersée en 2006, une première partie exclusivement composée de voitures carrossées par Zagato fut présentée aux enchères à Paris le 17 décembre 1990. C'est à cette occasion qu'elle fut achetée par son avant dernier propriétaire et jalousement conservée à l'abri des regards et de la lumière pendant près de 28 ans.

Intouchée tout au long de cette période, la voiture est en tous points identique aux photos prises 28 ans plus tôt dans le catalogue de vente de 1990 (joint au dossier, avec un exceptionnel catalogue de pièces de rechange d'origine !). Depuis sa redécouverte, la voiture fut envoyée en Italie, sur ses terres, chez RS Historics, faisant autorité sur ce type de véhicule, afin d'obtenir un rapport complet sur son état et les modifications éventuelles qu'elle aurait reçu au cours de sa vie. Le verdict fut sans appel : châssis, moteur, boîte de vitesses, pont... l'ensemble est conforme et d'origine. Bien sûr, quelques éléments comme le volant, les sièges ou encore les freins ont été remplacés mais ils le furent dans les années 1980. Après le changement de l'allumage et du condensateur, le moteur a pu être remis en route sans difficulté. Cette Alfa Romeo Giulia TZ à l'historique limpide et jamais accidentée est une opportunité unique d'acquiescer celle que l'on surnomme « Baby GTO », un des chefs d'œuvre signé Zagato et l'une des voitures les plus performantes et compétitives de son époque.





who carries out a thorough aerodynamic study. The result is a sobriety of lines synonymous with efficiency, from the slim grille to the rear end called «coda tronca», designed to improve aerodynamics and increase performance, a solution developed by Zagato for its racing cars based on the work of aerodynamicist Kamm.

On the engine side, the TZ is equipped with Alfa Romeo's famous in-line 4-cylinder, 8-valve, double overhead camshaft engine, with aluminum block and head, fed by two Weber double 40 carburetors. With a displacement of 1,570 cc, it develops 112 hp in its road version and 160 hp in its competition alter ego thanks to a dual ignition cylinder head, the famous Twin Spark. Weighing in at just 660 kg, it was capable of reaching a top speed of 216 km/h. Not having

the capacity to produce the tubular chassis, Alfa Romeo will have its construction subcontracted by the SAI Ambrosini (Società Aeronautica Italiana) in Passignano. The assembly will be entrusted to the company Auto Delta directed by the engineers Carlo Chiti and Ludovico Chizzola. Together they will help Alfa Romeo to complete the TZ project and build the first 100 cars. In May 1963, Auto Delta became the official Alfa Romeo racing department. In the same year, the car won its first race with a class victory at the Coppa FISA in Monza in the hands of Lorenzo Bandini, followed by another class victory at the 12 Hours of Sebring in 1964. The TZ won the 1964 Coupe des Alpes with Jean Rolland and Gaby Augias and went on to win its class several times between 1964 and 1967 in the most difficult and prestigious

events such as the 24 Hours of Le Mans, the Targa Florio, the Nürburgring 1000 Km and the Tour de France Automobile.

The opportunity to rediscover an Alfa Romeo Giulia TZ is extremely rare, especially when it has such a clear history as the one we are presenting for sale today. At first, several visual elements suggested that we were indeed in front of one of the most authentic TZ in the world. As our research progressed, this was confirmed. According to the certificate issued on September 30, 2019 by the Alfa Romeo Documentation Center, chassis AR 750091 left the Zagato workshops on April 2, 1965 in red with a black interior. Sold the very next day to a certain Giovanni Bellichi, it was sent to Milan. We know that it will change hands

several times during the first ten years of its life, without ever leaving Italy. All this is confirmed by period Italian administration documents in our possession which will be entrusted to the buyer. On March 2, 1977, it was registered in Rome in the name of Girolami Vittorugo, a gentleman driver well known for having owned several Italian thoroughbreds. Our TZ, registered «Roma T02276», completes his garage and will stay next to a famous Ferrari 250 GT Tour de France aluminium (0667 GT) registered «Roma P16747» for more than six years. It is certainly at this period that the car is repainted in white and that the rear wheel arches are widened in order to participate in local races. Vittorugo parted ways with the car on March 17, 1983, joining the collection of Dutch dealer Rudy Pas a few years later, then von Wenger in Germany, before

being purchased by the famous collector Peter Kaus. Known throughout the world for the quality of his «Rosso Bianco» collection, Kaus had assembled an exceptional collection of more than 200 of the most beautiful and rare sports cars. Although the collection was dispersed in 2006, the first part of the collection, composed exclusively of cars with Zagato bodies, was presented at auction in Paris on December 17, 1990. On that occasion, it was purchased by its second to last owner and jealously hidden away for almost 28 years.

Untouched throughout this period, the car is identical in every respect to the photos taken 28 years earlier in the 1990 sales catalog (attached to the file, along with an exceptional catalog of original spare parts!) Since its rediscovery, the

car was sent to RS Historics in Italy, a reputable specialist for this type of vehicle, in order to obtain a complete report on its condition and the possible modifications it would have received during its life. The verdict was clear: chassis, engine, gearbox, axle... the entirety of this car is conform and original. Of course, some elements like the steering wheel, the seats or the brakes have been replaced, but in the 1980s. After changing the ignition and the condenser, the engine could be started again without any difficulty. This Alfa Romeo Giulia TZ with its clear and unbroken history is a unique opportunity to acquire a so-called «Baby GTO», one of Zagato's masterpieces and one of the most successful and competitive cars of its time.

50 000 – 80 000 €

Sans réserve - No reserve

Belle présentation
Fort capital sympathie
Désirable petite découvrable
Vendue sans carte grise
Châssis n° 03000061

Avant-garde style by Zagato
1,035 units produced
Interest and prices rising
No registration title
Chassis n° 03000061



1990

ALFA ROMEO 3000 SZ

Moins de 3 300 km au compteur

Autre exercice de style portant la griffe Zagato, l'Alfa Romeo 3000 SZ n'est pas passée inaperçue dans le paysage automobile du début des années 1990. Un modèle qui, trente ans plus tard, continue à faire tourner les têtes sur son passage. Dévoilé au salon de Genève 1989, ce modèle que d'aucuns prirent pour un *concept car*, n'est autre que le nouveau coupé sportif Alfa Romeo de l'époque. Mieux : il renoue avec la tradition de la propulsion chère aux puristes de la marque. Initialement baptisé du nom de code ES30 (pour Experimental Sportscar 3.0 I), ce projet mené conjointement par Amato Zagato, fils de Ugo, et le centre de

Style Fiat, a laissé place à l'appellation SZ. Le modèle est proposé dans une couleur unique : le Rosso Alfa. Un seul exemplaire sera noir : celui réservé à Andrea Zagato.

La voiture a été conçue techniquement d'après l'étude de Giorgio Pianta, ingénieur et directeur de l'équipe Fiat et Lancia en rallye.

Sa plate-forme, ses suspensions montées sur rotules et ses freins à disques auto-ventilés de 284 mm de diamètre proviennent de la 75 Turbo *Evoluzione* Gr. A. Sa boîte-pont positionnée à l'arrière et la grande rigidité de sa caisse lui donnent une tenue de route très équilibrée par la répartition des masses quasi idéale (56/44)

entre l'avant et l'arrière et un grip latéral évalué à 1,4 G permet une vitesse élevée en courbe. Son moteur est le V6 Alfa Romeo (Busso) de 2 959 cm³, ouvert à 60°, à deux soupapes par cylindre de la 75 3.0 America. Préparé par le département course Auto Delta de l'usine, il passe de 190 ch à 210/220 ch à 6 200 tr/min, permettant des accélérations de 0 à 100 en 7 secondes et une vitesse maxi de 250 km/h. Il est implanté à l'avant en position longitudinale et, au grand bonheur des puristes, accouplé à un ensemble transmission comprenant la boîte manuelle à cinq rapports qui transfère la puissance à l'essieu arrière, doté d'un pont

de Dion. Dessinée et conçue en interne chez Alfa Romeo, la 3000 SZ se caractérise par des lignes massives qui lui ont valu le surnom amical de « *il Mostro* » (Le Monstre) par les admirateurs de la marque. Pour autant, son profil atypique a été calculé en soufflerie pour atteindre un inattendu CX de 0,30. Tous les éléments de carrosserie sont réalisés par en matériaux composites, à l'exception du spoiler fait en carbone et du toit en aluminium, typique de Zagato avec sa grande surface vitrée et son arrière abrupt qui rappellent la Giulia TZ des années 1960. La production du châssis-coque assurée chez Zagato sera volontairement limitée à 1 036 exemplaires numérotés,

identifiés par une petite plaque sur la console centrale (dont 38 prototypes et modèles de pré-série).

L'Alfa Romeo 3000 SZ de la collection Anna-Lisa est la 38^e produite. Sa première immatriculation date du 18 juillet 1990. Elle est accompagnée de l'ensemble de sa documentation d'époque en italien ainsi que de son carnet d'entretien. Sa robe extérieure présente une belle patine d'époque. Son habitacle futuriste et dépouillé a conservé son volant trois branches, ses superbes sièges baquets en cuir Connolly fauve d'origine et un tableau de bord recouvert de cuir noir.

Ce modèle rarissime, chef d'œuvre de la Carrozzeria Zagato, est un authentique collector pour les admirateurs de la marque et de voitures de sport en général. Doté d'un V6 à la voix de Diva qui ravira les plus mélomanes, cette italienne est la dernière propulsion Alfa avant la naissance de la 8C Competizione en 2008.



Another styling exercise bearing the Zagato signature, the Alfa Romeo 3000 SZ did not go unnoticed in the automotive landscape of the early 1990s. Thirty years later, it is still turning heads. Unveiled at the 1989 Geneva Motor Show, this model, which some took for a concept car, was none other than the new Alfa Romeo sports coupe of the time. Better still, it revived the rear-wheel drive tradition so dear to the brand's purists. Initially codenamed ES30 (for Experimental Sportscar 3.0 I), this project led jointly by Amato Zagato, son of Ugo, and the Fiat Style Center, gave way to the name SZ. The model is offered in a

single color: Rosso Alfa. Only one model will be black: the one reserved for Andrea Zagato.

The car was technically designed according to a study by Giorgio Pianta, engineer and director of the Fiat and Lancia rally teams. The platform, the suspension mounted on ball joints and the self-ventilated disc brakes with a diameter of 284 mm were taken from the 75 Turbo Evoluzione Gr. A. The rear transaxle and the great rigidity of the body give the car a very balanced handling thanks to the almost ideal weight distribution (56/44) between the front and the rear and a lateral grip estimated

at 1.4 G, which allows high curve speeds. Its engine is the Alfa Romeo "Busso" V6 of 2959cc, open at 60°, with two valves per cylinder from the 75 3.0 America. Prepared by the factory's Autodelta racing department, it goes from 190 hp to 210/220 hp at 6,200 rpm, allowing 0-100 acceleration in 7 seconds and a top speed of 250 km/h. It is located in the front in a longitudinal position and, to the delight of purists, mated to a transmission package that includes the five-speed manual transmission transferring power to the rear wheels, which is equipped with a de Dion axle. Designed and engineered in-house at Alfa Romeo,

the 3000 SZ is characterized by massive lines that have earned it the friendly nickname « *il Mostro* » (The Monster) by fans of the brand. However, its atypical profile has been calculated in the wind tunnel to achieve an unexpected CX of 0.30. All body elements are made of composite materials, except for the carbon spoiler and the aluminum roof, typical of Zagato with its large glass surface and steep rear end, reminiscent of the Giulia TZ of the 1960s. The production of the chassis-hull at Zagato will be voluntarily limited to 1,036 numbered examples, identified by a small plate on the center console (including 38 prototypes and pre-series models).

The Alfa Romeo 3000 SZ of the Anna-Lisa collection is the 38th produced. Its first registration is dated the 38th of July 1990. It is accompanied by all its period documentation in Italian as well as its maintenance booklet. Its exterior shows beautiful period patina. Its futuristic and uncluttered interior has retained its

three-spoke steering wheel, its superb original tan Connolly leather bucket seats and a black leather-covered dashboard. This rare model, a masterpiece of Carrozzeria Zagato, is a true collector's item for fans of the brand and of sports cars in general. Equipped with a Diva-like V6 engine that will delight music lovers, this Italian is the last Alfa propulsion car before the birth of the 8C Competizione in 2008.



150 000 – 250 000 €

Incarnation du prestige Alfa Romeo
Modèle rarissime
Eligible aux Mille Miglia
Vendue sans carte grise
Châssis n° 916671
Moteur n° 927157

*Embodiment of the Alfa Romeo prestige
Extremely rare model
Eligible for the Mille Miglia
No registration title
Chassis n° 916671
Engine n° 927157*



1950 **ALFA ROMEO 6C** 2500 S Freccia D'Oro

Entamée en 1939, la production de l'Alfa Romeo 6C 2500 s'inscrit dans la continuité du savoir-faire et de l'esprit automobile italien par excellence grâce à des ingénieurs de talent, dont le célèbre Vittorio Jano. Mais également à des carrossiers aussi réputés que Farina, Touring, Zagato, Ghia et Castagna. Déclinée en plusieurs versions allant des luxueuses berlines 5-places et limousines 6/7-places à des modèles plus sportifs, berlinettes, cabriolets et spiders, la 6C 2500 se révèle à l'époque d'une grande polyvalence, s'imposant aussi bien dans les plus prestigieux concours d'élégance qu'à l'occasion de

compétitions sur route et sur piste. La Seconde Guerre mondiale mettra un coup d'arrêt au succès de ce modèle. Milan est bombardé à plusieurs reprises et les usines Alfa Romeo en grande partie détruites.

À l'heure de la reconstruction, la marque au *biscione* décide de rebâtir au même endroit et sera en mesure de relancer sa production en 1946 avec la reprise d'un modèle d'avant-guerre. La 6C 2500 incarne plus que jamais la pérennité en perpétuant la grande tradition des sportives Alfa Romeo. Grâce à son moteur six cylindres de 2 443 cm³ à double arbre à cames en tête conçu pour la compétition,

son freinage à tambours ailetés généreusement dimensionnés, son châssis nouvelle version avec essieu arrière à roues indépendantes de type Porsche parmi les plus avancés de toute la production mondiale et une direction précise, la 6C 2500 demeure une référence face à la concurrence et maintient ainsi le statut et la réputation la marque.

L'Alfa-Romeo 6C 2500 Sport Freccia d'Oro (flèche d'or) fut donc la première voiture de l'après-guerre construite et commercialisée par la firme milanaise. Le système de fixation de sa carrosserie a été modifié. Il n'est plus





boulonné, mais soudé aux longerons du châssis. Carrossée en interne, mais fortement influencée par le style Touring, ce nouveau Coupé 4/5-places se caractérise également par une silhouette moderne « deux volumes » à queue arrondie surnommée Gobbone (grande bosse). Comme cela est encore de tradition chez Alfa Romeo, le poste de conduite est à droite. Les Freccia d'Oro étaient assemblées par la Carrozzeria Alfa et équipées d'un moteur développant 90 ch qui permettait d'atteindre 155 km/h. Les premiers exemplaires furent vendus à partir de 1947 et jusqu'en 1952. Durant ces six années, un peu moins de 2 200 exemplaires de l'élégante berline 6C 2500 sortirent des usines de Portello, dont seulement 680 en version Freccia d'Oro. Il n'en resterait actuellement que 56 exemplaires dans le monde. Preuve de leurs excellentes performances

et de leur fiabilité à toute épreuve, les Freccia d'Oro se sont illustrées à l'occasion de la première édition de la fameuse et rude Carrera Panamericana courue au Mexique en 1950. Piero Taruffi se classant à la 4^e place, et Bonni-Bonetto à la 8^e place. La Freccia d'Oro est une véritable icône de style, parmi les plus belles voitures de tous les temps. Elle incarne l'ultime chapitre de l'une des Alfa Romeo les plus prestigieuses et la fin de l'âge d'or de la marque.

L'exemplaire de la collection Anna-Lisa a été livré neuf le 22 janvier 1951 à son premier propriétaire italien, Constantini Seville, qui la conserva durant trente-sept ans. Les différents actes de propriété dont nous disposons font état de sa vente le 21 novembre 1988 à messieurs Amilcare Spinapolicce et Pietro Piacquadio. Cette Freccia d'Oro est ensuite acquise par

Giuseppe Pappalardo le 23 septembre 1992, puis par un quatrième propriétaire le 11 mars 1994 avant de rejoindre la collection Anna-Lisa le 1^{er} juillet 2019. Elle se présente complète, en bon état général, intérieur et extérieur, avec son moteur à redémarrer. Son compteur affiche 44 021 km. Notons qu'elle n'arbore plus sa couleur d'origine Rosso Amaranto conservée jusque dans les années 1990. Cette Alfa Romeo rarissime constitue un superbe projet à laisser en l'état, ou pour une restauration complète qui redonnerait tout son brio à cette ambassadrice des plus belles heures de la marque.

Started in 1939, the production of the Alfa Romeo 6C 2500 is in the continuity of the know-how and Italian automotive spirit thanks to talented engineers, including the famous Vittorio Jano, but also to body builders as famous as Farina, Touring, Zagato, Ghia and Castagna. Available in several versions ranging from luxurious 5-seater sedans and 6/7-seater limousines to sportier models, sedans, cabriolets and spiders, the 6C 2500 proved to be extremely versatile at the time, winning prizes in the most prestigious elegance competitions as well as road and track events. The Second World War put a stop to the success of this model. Milan was bombed several times and the Alfa Romeo factories largely destroyed. With the reconstruction, the biscione brand decided to rebuild in the same place and was able to restart its production in 1946 with the revival of a pre-war model. The 6C 2500 embodies more than ever the perennality by perpetuating the great tradition of Alfa Romeo sports cars. Thanks to its 2443cc six-cylinder engine with double overhead camshafts designed for racing, its

generously dimensioned winged drum brakes, its new version chassis with Porsche-type independent rear axle, among the most advanced in the world, and its precise steering, the 6C 2500 remains a benchmark in the face of the competition and thus maintains the status and reputation of the brand.

The Alfa-Romeo 6C 2500 Sport Freccia d'Oro (Golden Arrow) was the first post-war car built and marketed by the Milanese firm. The attachment system of its bodywork was modified. It is no longer bolted, but welded to the frame rails. The new 4/5-seater coupe is built in-house, but strongly influenced by Touring designs. It is also characterized by a modern «two-volume» silhouette with a rounded tail called Gobbone (big hump). As is still traditional with Alfa Romeo, the driver's seat is on the right. The Freccia d'Oro were assembled by Carrozzeria Alfa and equipped with a 90 hp engine that allowed to reach 155 km/h. The first examples were sold from 1947 until 1952. In those six years, just under 2,200 examples of







the elegant 6C 2500 sedan were produced in Portello, of which only 680 were Freccia d'Oro models. There are currently only 56 of these cars left in the world. As proof of their excellent performance and reliability, the Freccia d'Oro were the stars of the first edition of the famous and tough Carrera Panamericana in Mexico in 1950. Piero Taruffi finished in 4th place and Bonni-Bonetto in 8th place. The Freccia d'Oro is a true style icon, among the most beautiful cars of all time. It represents the final chapter of one of the most prestigious Alfa Romeos and the end of the golden age of the brand.

The car in the Anna-Lisa collection was delivered new on the 22nd of January 1951 to its first Italian owner, Constantini Sevilli, who kept it for thirty-seven years. The various deeds of ownership we have at our disposal mention its sale on the 21st of November, 1988 to Amilcare Spinapolice and Pietro Piacquadio. This Freccia d'Oro was then acquired by Giuseppe Pappalardo on the 23rd of September, 1992, then by a fourth owner on the 11th of March, 1994 before joining the Anna-Lisa collection on the 1st of July, 2019. It is presented complete, in good general condition, interior

and exterior, with its engine to be restarted. Its odometer shows 44,021 km. Note that it no longer sports its original Rosso Amaranto color that was kept until the 1990s. This rare Alfa Romeo is a superb project to be left as is, or for a complete restoration that would give back all its brilliance to this ambassador of the most beautiful hours of the brand.



Auto populaire française historique
Reconnue pour sa grande robustesse
Ancêtre abordable et facile

Vendue sans carte grise
Châssis n° 3795

*Historical French popular car
Recognized for its great robustness
Affordable and easy to use for its age*

*No registration title
Chassis n° 3795*

12 000 – 18 000 €

Sans réserve - No reserve



Le ZEBRE Type C

C1914

La première voiture française populaire s'appelle Le Zèbre ! Fils d'un cafetier de Cahors et diplômé de l'École de commerce et d'Industrie de Bordeaux, Jules Salomon côtoie Beau de Rochas, pionnier du moteur à explosion, qui l'initie à la mécanique. Il travaille ensuite chez Georges Richard (devenu Unic en 1904), constructeur automobile éclectique, et s'y lie d'amitié avec Jacques Bizet, commercial de la marque et fils du compositeur de Carmen, qui rêve d'inscrire son nom au panthéon de l'automobile. Ensemble ils développent la Type A en 1909. Ils quittent alors tous les deux Georges Richard pour s'installer à Suresnes, d'abord

sous la raison sociale Bizet constructions puis, en 1911, SA des Automobiles Le Zèbre. C'est en effet un véritable succès commercial, et chacun veut donner son nom à la voiture : on choisit finalement Le Zèbre, a priori le surnom d'un commis de chez Unic... Deux hommes d'affaires influents, Akar et Joseph Lamy (futurs fondateurs d'Amilcar), deviennent les financiers de l'entreprise alors que Baudry de Saunier, rédacteur en chef du magazine de référence Omnia est choisi comme parrain de la marque. Les Le Zèbre poursuivent une brillante carrière. A 3 000 F, la Type A est la voiturette la moins chère du marché. La gamme s'étend avec les

types B (4-cylindres 785 cm³, 4-places) et C (torpédo 4-cylindres, 2 places), plus élégantes. Elles acquièrent une réputation de robustesse et de fiabilité et sont adoptés par l'armée française comme véhicule de liaison pendant la première Guerre Mondiale. L'exemplaire présenté à la vente est une intéressante Type C 13 qui bénéficia d'une belle restauration. Elle se présente à nous dans une jolie robe bleue, avec des ailes de couleur noir avec des liserés rouge, comme les jantes à rayons. En très belle état apparent, la voiture satisfera l'amateur d'ancêtres, averti ou néophyte, après une remise en route très simple.



The first French people's car is called Le Zèbre! The son of a Cahors café owner and a graduate of the Bordeaux School of Commerce and Industry, Jules Salomon worked with Beau de Rochas, a pioneer of the internal combustion engine, who introduced him to mechanics. He then worked for Georges Richard (which became Unic in 1904), an eclectic car manufacturer, and befriended Jacques Bizet, the brand's salesman and son of the composer of Carmen, who dreams of inscribing his name in motorcar hall of fame. Together they developed the Type A in 1909. They both left Georges Richard to settle in

Suresnes, first under the name Bizet constructions and then, in 1911, as SA des Automobiles Le Zèbre. Becoming a real commercial success, everyone wants to give his name to the car: they finally choose Le Zèbre, a priori the nickname of a clerk at Unic... Two important businessmen, Akar and Joseph Lamy (future founders of Amilcar), became the company's prime investors, while Baudry de Saunier, editor-in-chief of the influential magazine Omnia, was chosen as the brand's godfather. The Le Zèbre cars pursued a brilliant career. At 3,000 francs, the Type A was the cheapest car on the market. The range is extended with the more elegant Type

B (4-cylinder 785 cm³, 4-seater) and Type C (torpedo 4-cylinder, 2-seater). They acquire a reputation of robustness and reliability and are adopted by the French army as liaison vehicles during the First World War.

The example presented for sale is an interesting Type C 13 which has been beautifully restored. It is presented to us in a nice blue dress, with black fenders with red piping, like the spoked rims. In very nice condition, the car will satisfy the old car lovers, whether they are new to the hobby or well informed, after a very simple start-up.

Peugeot emblématique
Version B plus innovante
Restauration ancienne de qualité
Carte grise française
Vendue sans contrôle technique
Châssis n° 665036

*Emblematic Peugeot
More innovative B version
Old quality restoration
French registration title
Sold without MOT
Chassis n° 665036*

4 000 – 6 000 €

Sans réserve - No reserve



1933
PEUGEOT
201 B

Présenté au salon de Paris en 1929, le modèle 201 est celui qui va permettre au constructeur sochalien de traverser la crise du début des années 1930, tout en augmentant ses ventes et ses bénéfices alors que, dans le même temps, la production automobile française va chuter d'un tiers. Prévue pour être baptisée 629 pour 6 CV et 1929, ce modèle va s'inscrire dans l'histoire de la marque comme étant le premier à répondre au nouveau système d'appellation à trois chiffres avec le zéro central, qui sera ensuite repris sur l'ensemble des futurs modèles de la marque. La 201 est motorisée par un 4-cylindres à soupapes latérales de 1 122cm³

de 23 ch accolé à une boîte à trois rapports. Grâce à un poids d'environ 890 kg, la nouvelle venue atteint la vitesse maximale de 85 km/h et affiche une consommation contenue de 8 à 9 litres/100km. La 201 bénéficie également, dès sa présentation, d'une large offre de carrosseries : berline, torpédo 4-places, coupé, cabriolet, commerciale, utilitaire. Grâce à ses nombreux atouts, la 201 rencontre un succès incroyable auprès du public. En 1933, le Lion innove avec la 201 B qui adopte un châssis dit « bloctube », plus rigide, constitué de longerons et de traverses tubulaires, ainsi que d'une carrosserie plus aérodynamique avec une calandre coupe-

vent, des ailes enveloppantes, un capot avec des flasques rectangulaires et des phares obus. Elle reçoit également un nouveau moteur de 1,3 l développant 28 ch.

La voiture que nous présentons fut restaurée à grands frais à la fin des années 1980 (un devis de remise en état pour les postes sellerie, mécanique, freinage, direction et carrosserie figure au dossier). Elle apparaît ainsi aujourd'hui dans un très bel état de présentation. Le moteur n'est pas bloqué, et même s'il faudra retrouver un carburateur d'origine, la remise en route mécanique semble aisée.



Presented at the Paris Motor Show in 1929, the 201 is the model that will allow the Sochaux manufacturer to get through the crisis of the early 1930s, while increasing its sales and profits, as the French car industry dropped by a third. Planned to be named 629 for 6 HP and 1929, this model will go down in the history of the brand as the first to respond to the new three-digit naming system with the central zero, which will then be used on all future models of the brand. The 201 is powered by a 1122cc side-valve 4-cylinder engine with 23 hp and a three-speed gearbox. With a weight of about 890 kg, the newcomer reaches a top

speed of 85 km/h and has a fuel consumption of 8 to 9 liters/100km. The 201 also benefits from a wide range of body styles: sedan, 4-seat torpedo, coupe, convertible, commercial and utility. Thanks to its many assets, the 201 was an incredible success with the public. In 1933, the Lion innovates with the 201 B which adopts a chassis called « bloctube », more rigid, made up of side members and tubular crosspieces, as well as a more aerodynamic body with a windscreen grille, wraparound wings, a hood with rectangular flanges and bullet headlights. It also received a new 1.3-liter engine developing 28 hp.

The car we present was restored at great expense at the end of the 1980s (an estimate for the restoration of the upholstery, mechanics, brakes, steering and bodywork is on file). It appears today in a very nice state of presentation. The engine is not blocked, and even if it will be necessary to find an original carburetor, the mechanical restart seems easy.



Véritable icône dans la mémoire collective
Estimation attractive
Restauration ancienne à reprendre

*True icon in the collective memory
Attractive estimate
Old restoration to be resumed*

Titre de circulation italien
Châssis n° 236167

*Italian registration title
Chassis n° 236167*

5 000 – 8 000 €

Sans réserve - No reserve



1952 CITROËN TRACTION 11 B

Dévoilée 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. Succédant à différentes versions, la 11B est lancée en 1937.

Plus longue, plus large et plus lourde que la 11 BL (pour Légère), cette version dont la construction cessera durant la Seconde Guerre mondiale, sera relancée en mars 1947. En 1952, ce modèle 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 de sa fluidité, mais c'est au bénéfice d'un aspect pratique qui participera au regain d'intérêt à cette période pour la berline du quai de Javel.

La Traction 11B présentée dispose d'un ancien titre de circulation italien daté de 1976, de son certificat de conformité délivré par l'Automobile Club de France le 20 septembre 1988 et d'un dossier de photos attestant de son complet démontage en vue de sa restauration

réalisée dans les années 1990. Il s'agit ici d'une base intéressante pour l'amateur à la recherche de cette icône populaire française. Nous avons noté que le moteur était bloqué.



Unveiled in 1934 to boost sales of the Citroën brand, the car that history will rename «Traction Avant» because of its front-wheel drive, a rare feature on cars of its category at the time, owes its body style to designer Flaminio Bertoni. Following several versions, the 11B was launched in 1937. Longer, wider and heavier than the 11 BL (for Légère), this version, which was discontinued during the Second World War, was re-launched in March 1947. In 1952, this vast and comfortable model, but with a reduced trunk, inherited a bulging trunk of great capacity. This made it possible to travel with a complete family with luggage that was not placed on a roof rack.

The silhouette of the Traction will certainly lose its fluidity, but it is for the benefit of a practical aspect that will participate in the renewed interest in this period for the sedan of the quai de Javel.

The Traction 11B presented here has an old Italian registration document dated 1976, its certificate of conformity issued by the Automobile Club de France on September 20, 1988 and a file of photos attesting to its complete dismantling for its restoration in the 1990s. This is an interesting basis for the enthusiast looking for this popular French icon. The engine is blocked.

Fleuron de la production française
 Élégance du cabriolet à la française
 Modèle rare, estimation attractive

*Flagship of one of France's most emblematic
 motorcars
 Highly elegant cabriolet
 Rare model and attractive estimate*

50 000 – 70 000 €

Sans réserve - No reserve

Vendue sans carte grise
 Châssis n° 421015

*No registration title
 Chassis n° 421015*



1939 CITROËN

Traction **11 BL** Cabriolet

La Citroën Traction est une voiture mythique qui a révolutionné le monde de l'automobile. Elle fut produite de 1934 à 1957 et se déclina en plusieurs générations.

Le modèle 11 BL commença à sortir des chaînes de production en 1937 en version berline, coupé et cabriolet. Il se distinguait des séries précédentes par une carrosserie plus imposante, une direction à crémaillère, un moteur 11 CV, une nouvelle instrumentation de bord et une sellerie épurée. Le dessin du cabriolet est attribué à Jean Daninos, alors jeune ingénieur, qui deviendra plus tard le patron et créateur des Facel Vega.

Pour répondre aux souhaits d'André Citroën, le cabriolet devait accueillir quatre places mais « *devant les difficultés que présentaient l'allongement et le renforcement de la coque, nous avons dû renoncer* », expliquera Daninos dans ses mémoires.

A l'époque, il est également impératif de réutiliser un maximum de pièces de la berline pour limiter les coûts de production. Ce sera donc un roadster dont la partie avant reprend les éléments de la berline puis, passé le tablier, la poupe est creusée pour recevoir le spider destiné à accueillir deux jeunes enfants et

justifier le fait que la voiture peut emporter quatre passagers. Les derniers modèles cabriolets seront fabriqués en 1939. Aucun autre exemplaire ne sera assemblé en usine après la Seconde Guerre mondiale.

Tous modèles confondus, il demeurerait aujourd'hui encore en vie environ 450 cabriolets certifiés comme authentiques sur les 4 672 produits à l'époque, comptabilisés par le spécialiste Olivier de Serres, en y incluant les 200 fabriqués dans l'usine britannique de Slough et les 145 assemblés dans celle de Forest à Bruxelles.

L'exemplaire de la collection Anna Lisa est authentique comme en atteste son numéro de châssis ainsi que les documents en notre possession. Il se présente en excellent état après avoir bénéficié d'une restauration ancienne de belle facture.

Dans son coloris blanc cassé surmonté de sa capote en toile grise et sa sellerie couleur fauve, ce cabriolet affiche une incroyable élégance qui rappelle qu'il s'agissait déjà à l'époque d'un modèle recherché.



The Citroën Traction is a mythical car which revolutionized the world of the automobile. It was produced from 1934 to 1957 and came in several generations. The 11 BL model started to leave the production line in 1937 in sedan, coupe and cabriolet versions. It differed from the previous series by a larger body, a rack and pinion steering, an 11 HP engine, a new instrument panel and refined upholstery. The design of the cabriolet is attri-

buted to Jean Daninos, then a young engineer, who will later become the boss and creator of the Facel Vega. To meet André Citroën's wishes, the cabriolet was to have four seats, but «given the difficulties of lengthening and reinforcing the hull, we had to give up», Daninos explains in his memoirs. At the time, it was also imperative to reuse a maximum of parts from the sedan to limit production costs.

The roadster borrowed front end parts from the sedan and a stern was dug to receive the spider intended to accommodate two young children. This solution also helped to justify the fact that the car can carry four passengers. The last convertible models will be manufactured in 1939: no other model will be assembled after the Second World War. All models taken together, there would remain today approximately 450 convertibles certified

as authentic out of the 4,672 produced at the time, as counted by the specialist Olivier de Serres, including the 200 manufactured in the British factory of Slough and the 145 assembled in that of Forest in Brussels.

The example in the Anna Lisa collection is authentic as evidenced by its chassis number and the documents in our possession. It is in excellent condition after having benefited from an old restoration of beautiful workmanship. In its off-white color, topped by its grey canvas hood and its tan upholstery, this cabriolet displays an incredible elegance that reminds us that it was already a sought-after model at the time.



Évolution plus luxueuse et sophistiquée de la Mark 2
Moteur XK 3.8 iconique et roues arrière indépendantes
Belle base de restauration
Carte grise française
Vendue sans contrôle technique
Châssis n° 1B77190DN

*More luxurious and sophisticated evolution of the Mark II
Iconic XK 3.8 engine and independent rear wheels
Nice restoration basis
French registration title
Sold without MOT
Chassis n° 1B77190DN*

12 000 – 18 000 €

Sans réserve - No reserve



1965
JAGUAR S-TYPE 3.8

En octobre 1963 Jaguar présente la Type S disponible à la fois en version 3,4 l et 3,8 l. L'un des traits de génie de Jaguar et de ce modèle réside dans l'un des plus brillants moteurs de sa génération ; le célèbre XK, qui commencera justement sa vie en 3,4 l puis en 3,8 l et la finira en 4,2 l. Conçu en 1943 et 1944, né en 1948, le moteur 6-cylindres XK est resté en production jusqu'en 1986, date à laquelle il cède la place au groupe AJ6 tout au 4-soupapes. C'est un beau record de longévité pour un moteur qui mènera cinq fois Jaguar à la victoire au Mans. Revenons à la Type S, le S indique qu'il s'agit de quelque sorte d'une super Mark II, la fameuse berline sportive lancée au Salon de Londres en octobre 1959. L'avant de la S-Type est très proche, en revanche toute la partie arrière semble provenir de la grande Mark X, en légère réduction. On note sur la partie avant

quelques distinctions : disparition des petites veilleuses sur le sommet de l'aile, phares et antibrouillards surmontés d'une sorte de sourcil, visières en tôle, feux clignotants débordant sur la face latérale de l'aile, entourage de calandre plus épais et pare-chocs plus minces. L'aménagement intérieur est à peu de choses près celui d'une grande Mark X avec l'avantage de sièges avant plus étroits, offrant donc un meilleur maintien. Pour schématiser, la Type S est une Mark II à roues arrière indépendantes et avec un intérieur de Mark X. Le berceau détachable qui porte l'ensemble de la suspension arrière est exactement du même modèle que celui qui équipait déjà la Type E et la Mark X, si ce n'est la différence de voie. Mécaniquement, il n'y a pas de différence entre le XK des Mark II et celui des Type S : même bas moteur, même culasse et même carburateur.

À noter que 1965, millésime du modèle présenté, est l'année record pour la production du modèle avec 9 545 exemplaires construits. Au moment même où la Mk II connaît la situation inverse. Le dossier de la voiture comporte des factures d'une restauration de la carrosserie effectuée en 1994. À l'origine gris clair, la caisse fut repeinte en blanc crème. Notons la présence de plusieurs photos d'époque détaillant la restauration : le moteur fut déposé et la sellerie également refaite, en conservant son cuir noir d'origine. Elle présente depuis une belle patine, comme les boiseries de la planche de bord. Nous avons noté que le bloc moteur n'était pas d'origine, alors que la culasse oui. La voiture est équipée d'une boîte 4-vitesses avec overdrive. Nous avons aussi constaté que la cloche d'embrayage, fendue, avait été ressoudée.



In October 1963, Jaguar introduced the S-Type, available in both 3.4L and 3.8L versions. One of the traits of genius belonging to Jaguar and this model is one of the most brilliant engines of its generation; the famous XK, which started life as a 3.4L engine, then as a 3.8L engine and ended up as a 4.2L engine. Designed in 1943 and 1944, born in 1948, the 6-cylinder XK engine remained in production until 1986, when it gave way to the all-aluminum 4-valve AJ6 unit. This is a great record of longevity for an engine that would lead Jaguar to victory at Le Mans five times. Back to the S-Type. The S indicates that it is a sort of super Mark II, the famous sports sedan launched at the London Motor Show in October 1959. The front of the S-Type is very close, but the whole rear part seems to come from the big Mark X, slightly reduced. On the

front part, there are a few differences: the small nightlights on the top of the fender have disappeared, the headlights and fog lights are topped by a kind of eyebrow, the visors are made of sheet metal, the turn signal lights extend over the side of the fender, the grille is thicker and the bumpers are thinner. The interior layout is more or less the same as that of a large Mark X, with the advantage of narrower front seats, thus offering better support. To put it simply, the Type S is a Mark II with independent rear wheels and a Mark X interior. The detachable cradle that carries the entire rear suspension is exactly the same as the one that already equipped the E-Type and the Mark X, except for the difference in track. Mechanically, there is no difference between the XK engine of the Mark II and the Type S: same engine, same cylinder head and same carburetor.

It is worth noting that 1965, the year of the presented model, is the record year for the production of the S-type with 9,545 units built. At the same time, the Mk II is in the opposite situation. The car's file includes invoices for a body restoration performed in 1994. Originally light grey, the body was repainted in cream white. Note the presence of several period photos detailing the restoration: the engine was removed and the upholstery was also redone, keeping its original black leather. The upholstery has gathered a nice patina, as has the woodwork of the dashboard. We noticed that the engine block was not original, while the cylinder head was. The car is equipped with a 4-speed transmission with overdrive. We also noticed that the clutch bellhousing, which was split, had been re-welded.

10 000 – 20 000 €

Sans réserve - No reserve

LA Lotus Elan familiale
Tempérament sportif
Prix abordable
Carte grise française
Vendue sans contrôle technique
Châssis n° 500014M

THE family oriented Lotus Elan
Sporty temperament
Affordable price
French registration title
Sold without MOT
Chassis n° 500014M



LOTUS ELAN +2S

1972

Très appréciée des amateurs de la marque, la Lotus Elan a également connu son heure de gloire au travers de la série télévisée britannique culte *Chapeau melon et bottes de cuir* dans laquelle l'actrice principale Emma Peel, interprétée par Diana Rigg, conduit une version S2, puis une S3. Présentée au salon de Londres en octobre 1962, la Lotus Elan hérite de toutes les caractéristiques chères au fondateur Colin Chapman. Elle est légère, agile, sportive et possède ce charme typique des roadsters et coupés anglais. Après la déconvenue du Coupé Elite vendu à seulement mille exemplaires, l'Elan va se révéler un succès commercial durant plus de dix ans grâce à son rapport performance/prix imbattable.

D'abord proposé en cabriolet, le modèle devient disponible en version Coupé trois ans plus tard, en 1965. En 1967 apparaît le Coupé +2, offrant deux places supplémentaires, destiné à conserver les propriétaires de la version biplace devenus père de famille. Mais également à attirer

une clientèle plus large, sensible à une finition plus poussée et davantage de confort. Bien que sa conception et sa mécanique demeurent identiques à celles de l'Elan d'origine, la carrosserie du Coupé +2 est plus longue de 60 cm, plus large de 26 cm et également plus haute de 2 cm. Son dessin signé Ron Hickman souligne des courbes plus douces et plus aérodynamiques avec un CX de 0,30. La technique du châssis poutre avec coque polyester de la version de base est conservée. Les quatre freins à disques reçoivent le renfort d'un servo Girling. Les triangles de suspension ainsi que les jantes sont plus larges. De septembre 1967 à fin 1974, trois versions seront proposées. La +2 motorisée par le *twin cam* de 1 558 cm³ dans sa variante la plus puissante de 118 ch avec une boîte 4-vitesses dérivée de la Ford Corsair 2000 E. La version +2 S, à partir de mars 1969, avec un équipement plus complet : anti brouillard, sièges couchettes, feux de recul, lunette arrière chauffante. Puis, viendra en janvier 1971, la +2S 130 motorisée

par le *twin cam* « Big valve » de l'Elan Sprint développant 126 ch. A partir d'octobre 1972, une boîte 5 vitesses sera disponible en option pour le modèle +2 S 130 / 5.

Les chiffres officiels de l'usine Lotus font état de 5168 exemplaires du Coupé +2 produits de 1967 à 1974. Dont seulement 579 en 1972, année de production de l'Elan +2S de la collection Anna Lisa. Cet exemplaire a été immatriculé pour la première fois le 27 mars 1972. Il recevra une nouvelle immatriculation (parisienne) le 9 décembre 1983 avant d'être vendu aux enchères le 8 décembre 1989. La dernière facture en date remonte à juin 2020 et concernait une intervention sur les 2 carburateurs Weber et le remplacement du faisceau de fils de bougies chez un spécialiste dans le département du Rhône. Voici ici l'opportunité d'acquérir une intéressante Lotus, sportive et « familiale », qui demandera à son futur propriétaire une remise en route facile avant d'en profiter pleinement.



Very appreciated by the brand's fans, the Lotus Elan had its moment of glory through the cult British TV series *The Avengers*, in which the main actress Emma Peel, played by Diana Rigg, drives an S2 version, before switching to an S3. Presented at the London Motor Show in October 1962, the Lotus Elan inherited all the characteristics dear to the founder Colin Chapman. It is light, agile, sporty and has the typical charm of British roadsters and coupes. After the disappointment of the Elite Coupé, which sold only a thousand units, the Elan was to prove a commercial success for more than ten years thanks to its unbeatable performance/price ratio.

Initially offered as a convertible, the model became available as a coupe three years later, in 1965. In 1967, the Coupé +2 appeared, offering two additional seats, intended to keep the owners of the two-seater version as fathers. But also to attract a wider clientele, sensitive

to a more advanced finish and more comfort. Although its design and mechanics remain identical to those of the original Elan, the body of the Coupé +2 is 60 cm longer, 26 cm wider and 2 cm higher. Ron Hickman's design emphasizes smoother and more aerodynamic curves and has a CX of only 0.30. The beam chassis technique with polyester shell of the basic version is retained. The four-disc brakes are reinforced with a Girling servo. The suspension triangles and the rims are wider. From September 1967 to the end of 1974, three versions were offered. The +2, powered by a 1,558 cc twin-cam in its most powerful version with 118 hp and a 4-speed gearbox derived from the Ford Corsair 2000 E. The +2 S version, from March 1969, with more furnished equipment: anti-fog, bunk seats, reversing lights, heated rear window. Then, in January 1971, came the +2S 130 powered by the Elan Sprint's «Big valve» twin cam developing

126 hp. From October 1972, a 5-speed gearbox will be available as an option for the +2 S 130 / 5 model.

Official figures from the Lotus factory show that 5168 examples of the +2 Coupé were produced from 1967 to 1974, of which 579 only in 1972, the year of production of the Elan +2S in the Anna Lisa collection. This car was registered for the first time on March 27, 1972. It will receive a new registration in Paris on December 9, 1983 before being sold at auction on December 8, 1989. The last invoice dates back to June 2020 and concerned an intervention on the 2 Weber carburetors and the replacement of the spark plug wire harness at a specialist in the Rhône department. Here is the opportunity to acquire an interesting Lotus, both sporty and family-friendly. It will need an easy restart from its future owner before he can enjoy it fully again.

L'une des premières Jaguar en volant à gauche dédiée à l'export
Les prémices des berlines Jaguar modernes
Nombreuses photos de la restauration effectuée en 1994

Vendue sans carte grise
Châssis n° 530015

*One of the first left-hand drive Jaguar dedicated to the export market
The beginning of the modern Jaguar sedans
Important restoration file*

*No registration title
Chassis n° 530015*

20 000 – 30 000 €

Sans réserve - No reserve



JAGUAR 2.5 1948 SALOON

C'est le 4 septembre 1922 que fut fondée la « Swallow Sidecar Company », en 1927 que naît la première Austin Swallow et le 9 octobre qu'apparaît la mythique SS au Salon de Londres. Entre ces dates, le dénominateur commun se prénomme William Lyons, le créateur de toute l'aventure Swallow ou Jaguar. D'ailleurs le nom Jaguar n'apparaîtra qu'en 1935 et il sera toujours accolé au générique SS jusqu'en 1945, date à laquelle cette désignation sera abandonnée en raison des connotations qui y sont tragiquement liées. L'appellation Jaguar

toute seule remonte donc bien à l'après-guerre. Les modèles « Mark IV » puis Mark V ont joué un rôle important pour la marque en maintenant haut le nom et la réputation de Jaguar dans le domaine des voitures 4-places alors que son cheval de bataille était la XK 120, la sportive à deux places. Elles sont aussi les dernières berlines Jaguar avec le moteur culbuté hérité des années 1930. Après-guerre, comme bon nombre d'autres constructeurs automobiles, Jaguar Cars (nom adopté en 1945) reprit sa production en temps de paix avec des modèles de 1939. Les

Saloon furent les premières assemblées. Ces modèles sont très peu modifiés en raison principalement du manque cruel de matériel. Mais pour la première fois, songeant à l'exportation et en en faisant une priorité, Jaguar réalisa des modèles avec la conduite à gauche, comme le modèle qui illustre ces pages, sorti des chaînes de production en 1948. Avec une caisse tout acier, les « Mark IV » d'après-guerre n'avaient plus le protège roue latéral des anciennes Jaguar. Avec un 6-cylindres 2,5 l de 102 ch, cette Saloon atteint les 140 km/h.



Il est intéressant de relever que les voitures produites entre 1945 et 1948 portent souvent l'appellation de Mark IV, une dénomination qui n'a jamais été officiellement celle de l'usine.

La Jaguar 2.5 Saloon qui illustre ces pages est d'une élégance rare. Si certaines photos anciennes la montrent bicolore noir et crème, elle fut repeinte dans une teinte noire uniforme qui

sied à merveille à cette élégante anglaise profilée de la fin des années 1940, également doté d'un très bel intérieur en cuir rouge. On notera aussi que la voiture est équipée d'un désirable grand toit ouvrant d'usine. Le moteur, non bloqué, et en bel état apparent, a cependant subi les affres du gel, et toutes les pastilles de dessablage ont « sauté » : il y aura donc quelques travaux de remise en route à prévoir.



The Swallow Sidecar Company was founded on September 4th, 1922. The first Austin Swallow was born in 1927 whereas the mythical Jaguar SS appeared at the London Motor Show on October 9th. Between these dates, the common denominator is William Lyons, the creator of the Swallow and Jaguar adventure. In fact, the name Jaguar will only appear in 1935 and it will always be associated with the generic SS until 1945, when

this designation will be abandoned because of the connotations that are tragically linked to it. The name Jaguar alone dates back to the post-war period. The «Mark IV» and then Mark V models played an important role for the brand by keeping the name and reputation of Jaguar high in the field of 4-seater cars while its workhorse was the XK 120, the two-seater sports car. They were also the last Jaguar sedans with the tumbled engine inherited from the 1930s.

After the war, like many other car manufacturers, Jaguar Cars (name adopted in 1945) resumed its peacetime production with 1939 models. The Saloons were the first to be assembled. These models are very little modified, mainly due to the cruel lack of raw materials. For the first time, thinking of export and making it a priority, Jaguar produced models with left-hand drive, like the model that illustrates these pages, which came off the production line in 1948. With an all-steel

body, the post-war «Mark IVs» no longer had the side wheel guard of the old Jaguars. With a 102 hp 2.5L 6-cylinder engine, this Saloon reaches 140 km/h. It is interesting to note that the cars produced between 1945 and 1948 are often called Mark IV, a name that was never officially the factory's.

The Jaguar 2.5 Saloon that illustrates these pages is of rare elegance. If some old photos show it in two-tone black and cream, it was

repainted in a uniform black color, which suits this elegant English car of the late 1940s, which also features a very nice red leather interior. It is also worth noting that the car is equipped with a desirable large factory sunroof. The engine, which is not blocked and is in good condition, has been damaged by frost and all the sandblasting pellets have blown out. Some work will be needed to get it back in working condition.



Premier roadster Triumph de l'après-guerre
2 + 2 places
Restauration ancienne de qualité

*First Triumph roadster of the post-war period
2 + 2 seats
High quality restoration*

Vendue sans carte grise
Châssis n° TR.1151

*No registration title
Chassis n° TR.1151*

20 000 – 30 000 €

Sans réserve - No reserve



1949 TRIUMPH TR 2000

Comme toutes les autres firmes automobiles, Triumph débute l'après-guerre en commercialisant des autos de l'avant. Ce qui n'empêche pas Standard Triumph de plancher sur l'avenir. Et en particulier sur une auto sportive, peu onéreuse à acheter et à construire, sympathique à mener et, surtout, pourvoyeuse en dollars. La démarche n'a rien d'exceptionnelle. Jaguar et MG font pareil et Sir John Black pense qu'il y a une place entre la XK 120 et la TD. On découvre donc la 1800 Roadster, dévoilée en 1946. Dessinée dans un style charmant un brin désuet par Franck Callaby, elle se distingue par son pare-brise rabattable et son «siège de belle-mère», *dickey*

seat en anglais, taillé dans sa poupe. Comme il se doit, elle comporte d'énormes ailes avant rebondies, un imposant radiateur chromé et une carrosserie aux panneaux en aluminium qui habillent un châssis tubulaire en acier avec suspension avant indépendante. Dès 1948, elle devient 2000 Roadster avec l'introduction du moteur 4-cylindres de la Standard Vanguard de plus grosse cylindrée : 2 088 cm³ au lieu du 1 776 cm³ précédent. Avec ses soupapes en tête et son carburateur Solex inversé, ce moteur extrapolé de celui qui équipait les Jaguar d'avant-guerre développe 68 ch. Les carrières des Triumph 1800 et 2000 Roadster seront discrètes avec un total de 4 501 exemplaires produits dont environ

2 000 exemplaires de la version 2000.

L'auto a été entièrement restaurée à la fin des années 1980 et présente une intéressante configuration de couleur : blanc crème/capote beige et intérieur cuir rouge. D'origine, il est probable que la voiture soit sortie dans une caractéristique teinte *gold*. Le tableau de bord en véritable ronce de noyer présente bien, comme la capote comme l'intérieur qui ont eux aussi été refaits. Le moteur, non boqué, semble aussi avoir été refait dans les années 1980. Il s'agit là d'un intéressant projet de remise en route d'une auto peu courante, même de l'autre côté de la Manche.



Like all other car companies, Triumph started the post-war period by marketing front-wheel drive cars. This did not prevent Standard Triumph from working on the future. In particular, it was looking for a sports car that would stay cheap to buy and build, fun to drive and, above all, that could pump money into the company. This is not an exceptional approach. Jaguar and MG were doing the same thing and Sir John Black thinks that there is a place between the XK 120 and the TD. So we discover the 1800 Roadster, unveiled in 1946. Designed in a charming, slightly old-fashioned style by Franck Callaby, it is distinguished by its

folding windscreen and its «mother-in-law seat», carved into its stern. As it should be, it has huge bouncing front fenders, an imposing chrome radiator and a body with aluminum panels that cover a tubular steel chassis with independent front suspension. In 1948, it became 2000 Roadster with the introduction of the Standard Vanguard 4-cylinder engine with a larger displacement: 2088 cc instead of the previous 1776 cc. With its overhead valves and inverted Solex carburetor, this engine extrapolated from the one that equipped pre-war Jaguars develops 68 hp. The careers of the Triumph 1800 and 2000 Roadster will be discreet with a total of

4,501 units produced of which about 2,000 units of the 2000 version.

The car was fully restored in the late 1980s and features an interesting color scheme: crème white/beige hood and red leather interior. Originally, it is likely that the car was released in a characteristic gold shade. The genuine burr walnut dashboard looks good, as well as the soft top and the interior which have also been redone. The engine, unboxed, also seems to have been rebuilt in the 1980s. This is an interesting project to restart an uncommon car, even on the other side of the Channel.

30 000 – 40 000 €

Sans réserve - No reserve

Rare carrosserie aluminium *Pillarless Saloon*
by MullinerLe confort d'une Rolls
Très beau jus d'origineTitre de circulation belge
Châssis n° B-69-MXRare aluminum-body *pillarless saloon*
by MullinerThe comfort of a Rolls-Royce
Very nice original conditionBelgian registration title
Chassis n° B-69-MX

BENTLEY 4 1/4 1939

Continental Saloon

Dans les années 1920, Bentley étend sa notoriété et assoit sa réputation en remportant l'une des courses automobiles les plus en vues, et les plus exigeantes du moment : les fameuses 24 Heures du Mans. La firme britannique ne totalise pas moins de cinq victoires entre 1924 et 1930 (dont quatre consécutives entre 1927 et 1930). Malgré ces succès, Walter-Owen Bentley se trouve en grande difficulté financière, et se trouve contraint de céder l'entreprise qui porte son nom à son rival de toujours, Rolls-Royce. Si les nouvelles Bentley *made in Derby* (l'usine Rolls-Royce où leur production a été délocalisée) conservent un brin de

sportivité, elles sont désormais conçues pour être élégantes et confortables. Ce sont en quelques sortes des Rolls-Royce bis. La « nouvelle » 3 1/2 Litre sera ainsi produite jusqu'en 1936, avant d'être remplacée par la fameuse 4 1/4 Litre, selon les préceptes de W.-O. Bentley himself qui disait : « *There's no replacement for displacement* », en français : rien ne vaut la cylindrée. Au milieu des années 1930, le développement du réseau routier sur le vieux continent permet aux fortunés européens de se déplacer rapidement entre leurs différentes propriétés. C'est pour satisfaire cette clientèle exigeante que Bentley présente la 4 1/4 litre, capable de rouler à plus de 150 km/h en

plein confort, voir près de 200 km/h en version Continental (taux de compression et alimentation revus). Après avoir acheté un châssis, le client faisait carrosser la voiture au sein de l'atelier de son choix parmi la myriade de spécialistes sur le marché. La Bentley Derby 4 1/4 Litre sera produite à 1 234 exemplaires entre 1936 et 1939, remplacée en 1940 par la Mk V.

Si la plupart des 4 1/4 Litre furent carrossées par Park Ward, la Bentley de la collection Anna Lisa est signée Mulliner (bien avant que ce carrossier ne passe sous la tutelle de Rolls-Royce et soit justement groupé avec Park Ward). Elle dispose



en plus d'une très élégante carrosserie berline sans montants (*pillarless* en anglais) avec portes antagonistes, et qui a la particularité d'être en aluminium (alors que la plupart des 4 ¼ Litre furent en acier à cause du contexte militaire). La voiture présente une superbe patine, à peine émaillée de quelques éclats de peinture qui participent au charme de l'ensemble. L'intérieur en cuir vert de très bonne facture semble être celui d'origine, et nous noterons aussi la présence d'un toit ouvrant d'origine. La voiture est

complète de tous ses éléments, jusqu'à la caisse à outils d'époque dans le coffre (quelques éléments manquent à l'appel). Le moteur n'est pas bloqué. Il s'agit en résumé d'une sublime Bentley Derby de la toute fin des années 1930, dans sa motorisation la plus désirable, qui semble nécessiter une remise en route avant de, à nouveau, transporter ses passagers à près de 200 km/h... dans le confort d'une Rolls-Royce.



In the 1920s, Bentley extended its fame and reputation by winning one of the most prominent and demanding car races of the time: the famous 24 Hours of Le Mans. The British company won no less than five times between 1924 and 1930 (including four consecutive victories between 1927 and 1930). Despite these successes, Walter-Owen Bentley found himself in great financial difficulty, and was forced to sell the company that bore his name to his long-time rival, Rolls-Royce. If the new Bentleys made in Derby (the Rolls-Royce factory where their production was relocated) retain a touch of sportiness, they are now designed to be

elegant and comfortable. They are, in a sense, a sort of Rolls-Royce alter ego. The «new» 3 ½ Litre was produced until 1936, before being replaced by the famous 4 ¼ Litre, following the precepts of W.-O. Bentley himself who said: «There's no replacement for displacement». In the mid-1930s, the development of the road network on the old continent allowed wealthy Europeans to move quickly between their various properties. It is to satisfy this demanding clientele that Bentley presents the 4 ¼ liter, capable of driving at more than 150 km/h in full comfort, and even close to 200 km/h in the Continental version (revised compression ratio

and fuel supply). After purchasing a chassis, the customer would have the car bodied in the workshop of his choice from the myriad of specialists on the market. The Bentley Derby 4 ¼ Litre would be produced to 1,234 examples between 1936 and 1939, replaced in 1940 by the Mk V.

While most of the 4 ¼ Litres were bodied by Park Ward, the Bentley in the Anna Lisa collection is designed by Mulliner (long before this coach-builder came under the Rolls-Royce umbrella and was rightly grouped with Park Ward). It also has a very elegant pillarless saloon body with

antagonistic doors, and has the particularity of being made of aluminum (whereas most of the 4 ¼ Litre cars were made of steel because of the military context). The car has a superb patina, barely glazed with a few paint chips that participate to the charm of the whole.

The green leather interior seems to be original, and we will also note the presence of an original sunroof. The car is complete with all its elements, including the original toolbox in the trunk (some elements are missing). The engine is not blocked. In short, this is a sublime Bentley Derby from the very end of the 1930s, in its most desirable motorization, which seems to need a restart before, once again, carrying its passengers at nearly 200 km/h... in the comfort of a Rolls-Royce.



20 000 – 30 000 €

Sans réserve - No reserve

Modèle « charnière » pour la marque
 Tout d'une grande Rolls-Royce
 Très beau jus
 Titre de circulation belge
 Châssis n° 80A0
 Moteur n° G518

*Pivotal model for the brand
 Everything of a great Rolls-Royce
 Very nice juice
 Belgian registration title
 Chassis n° 80A0
 Engine n° G518*



ROLLS ROYCE Twenty --- 1922

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, le contexte sociétal change. Les pays se réindustrialisent. On assiste aux débuts de la démocratisation de l'automobile. Rolls-Royce, dont la construction de moteurs d'avion depuis 1914 constitue la part la plus importante de son activité, bénéficie également d'une grande renommée dans l'automobile acquise grâce ses modèles d'exception. En 1921, la production de la très exclusive Silver Ghost est lancée. Le nombre de véhicules en circulation ne cessant de s'accroître, la marque songe à compléter sa gamme avec un modèle moins encombrant en ville. De ce constat naîtra,

en 1922, la Twenty ou 20 HP, aussi baptisée Baby Rolls-Royce. La dernière-née répond aux standards élevés de la marque en matière de qualité et de finitions, et se révèle adaptée à un usage urbain, tout en possédant les qualités nécessaires pour accomplir de longs trajets. La Twenty correspond également à la demande de clients désireux de conduire eux-mêmes leur véhicule et non plus faire appel à un chauffeur. D'un point de vue esthétique, les premières générations de la Twenty sont reconnaissables à leurs volets de radiateur horizontaux et non verticaux, comme cela est la tradition chez Rolls-Royce. Un nouveau moteur a été

spécialement étudié pour ce modèle. Il s'agit d'un 6-cylindres d'une cylindrée de 3 127 cm³ formé d'un bloc-cylindres unique avec culasse détachable et d'un simple allumage. Il s'agit également du premier moteur à soupapes en tête. Ainsi motorisée et habillée d'une carrosserie au poids recommandé par l'usine, la voiture peut atteindre 97 km/h. La boîte de vitesses à trois rapports avec levier au centre de l'habitacle des premiers exemplaires sera remplacée en 1925 par une unité à quatre vitesses avec changement traditionnel à droite. Le châssis est plus court et dispose d'essieux avant et arrière rigides suspendus par des ressorts semi-elliptiques.

Quant au freinage, il est assuré uniquement sur les roues arrière. Il faudra attendre 1925 pour voir apparaître les freins à tambour avec servo mécanique sur les quatre roues. La Twenty sera par la suite dotée d'amortisseurs hydrauliques, à l'avant d'abord, puis à l'arrière, tandis que les volets de radiateur, horizontaux jusqu'alors, deviendront verticaux sur les derniers modèles. Seuls le châssis et la mécanique de la Twenty sont fabriqués par Rolls-Royce.

Les carrosseries sont choisies par le propriétaire

et fabriquées chez les plus célèbres carrossiers du Royaume-Uni comme Barker, Park Ward, Thrupp & Maberly, Mulliner, Hopper, Kellner et Gurney Nutting. La Twenty sera produite à 2 940 exemplaires jusqu'en 1929.

L'exemplaire de la collection Anna Lisa est une berline carrossée par Mulliner, disposant de la direction à droite, d'une boîte 3-rapports, des freins sur les roues arrière et de suspensions à ressorts semi-elliptiques.

La voiture fut immatriculée en Belgique à la fin des années 1980, avant d'être vendue aux enchères en 1991. Elle se présente à nous dans un très beau jus, avec une carrosserie peinte en vert sombre, avec toit noir et capot en aluminium, et un très bel intérieur en velours vert. Elle est complète de tous ses éléments, y compris son carburateur d'origine Rolls-Royce. Le moteur n'est pas bloqué, et la future remise en route semble facile.



Society changed quite a lot after the First World War. Countries are reindustrializing. The democratization of the automobile begins. Rolls-Royce, which had been building aircraft engines since 1914, also enjoyed a great reputation in the automotive industry, thanks to its exceptional models. In 1921, the production of the very exclusive Silver Ghost was launched. As the number of vehicles on the road continued to grow, the brand thought of completing its range with a model that would take up less space in town. This led to the creation of the Twenty or 20 HP,

also known as the Baby Rolls-Royce, in 1922. The latest model met the brands' high standards in terms of quality and finishing, and is adapted to urban use, while possessing the necessary qualities to accomplish long journeys. The Twenty also met the demand of customers who wanted to drive their own vehicle and no longer rely on a driver. From an aesthetic point of view, the first generations of the Twenty are recognizable by their horizontal radiator shutters and not the vertical ones, as is the tradition at Rolls-Royce. A new engine has been specially designed for this model. It is a 6-cylinder engine

with a displacement of 3127cc, consisting of a single cylinder block with detachable cylinder head and a single ignition. It is also the first engine with overhead valves. Powered with such an engine and clad in a factory-recommended body, the car can reach 97 km/h. The three-speed gearbox with a lever in the center of the cabin of the first examples was replaced in 1925 by a four-speed unit with a traditional right-hand shift. The chassis was shorter and had rigid front and rear axles suspended by semi-elliptical springs. As for the braking, it is assured only on the rear wheels.

It was not until 1925 that drum brakes with mechanical servo on all four wheels appeared. The Twenty will then be equipped with hydraulic shock absorbers, first at the front, then at the rear, while the radiator flaps, horizontal until then, will become vertical on the last models. Only the chassis and the mechanics of the Twenty are manufactured by Rolls-Royce. The bodies are chosen by the owner and made by the most famous coachbuilders of the United Kingdom like Barker, Park Ward, Thrupp & Maberly, Mulliner, Hopper, Kellner and Gurney Nutting. The Twenty was produced in 2,940 examples until 1929.

The example in the Anna-Lisa collection is a Mulliner bodied sedan with right-hand steering, 3-speed gearbox, rear wheel brakes and semi-elliptical suspension. The car was registered in Belgium at the end of the 1980s, before being sold at auction in 1991. It comes to us in a very nice original condition, with a dark green painted body, black roof and aluminum hood, and a very nice green velvet interior. It is complete with all its elements, including its original Rolls-Royce carburetor. The engine is not blocked, and a future restart seems easy.



60 000 – 80 000 €

Sans réserve - No reserve

Sports car iconique des années 1920
Moteur d'origine
Belle patine
Carte grise française
Vendue sans contrôle technique
Châssis n° OH9821

Iconic sports car from the 1920's
Original engine
Nice patina
French registration title
Sold without MOT
Chassis n° OH9821



1929 LAGONDA 2 Litre

Low chassis

Pour le *sportsman* de la fin des années 1920, la Lagonda est l'archétype du *tourer* rapide assez confortable pour envisager un voyage au long court sur les nouvelles routes d'Europe. En 1898 un certain Wilbur Gunn, américain né à Springfield dans l'Ohio en 1853, fonde la firme Lagonda, basée en Angleterre. Baptisée du nom indien d'une rivière proche de Springfield, il fabrique d'abord des motocyclettes puis, après son association avec un certain Arthur H. Cranmer, des tricycles à moteur. Comme la plupart des pionniers, Gunn et Cranmer ajoutent

rapidement une quatrième roue et se lancent dans la construction des voiturettes forts appréciées par une nouvelle clientèle. L'une de ces autos remporte en 1910 le Rallye Moscou-Saint Pétersbourg, ouvrant ainsi quelques nouveaux débouchés sur le marché russe. Wilbur Gunn disparaît en 1920, mais A. H. Cranmer va conserver la direction technique de la firme et oriente alors la production vers des automobiles bien plus puissantes et plus sportives. Au début des années 1920, la firme employait entre 500 et 800 personnes, pour une production annuelle

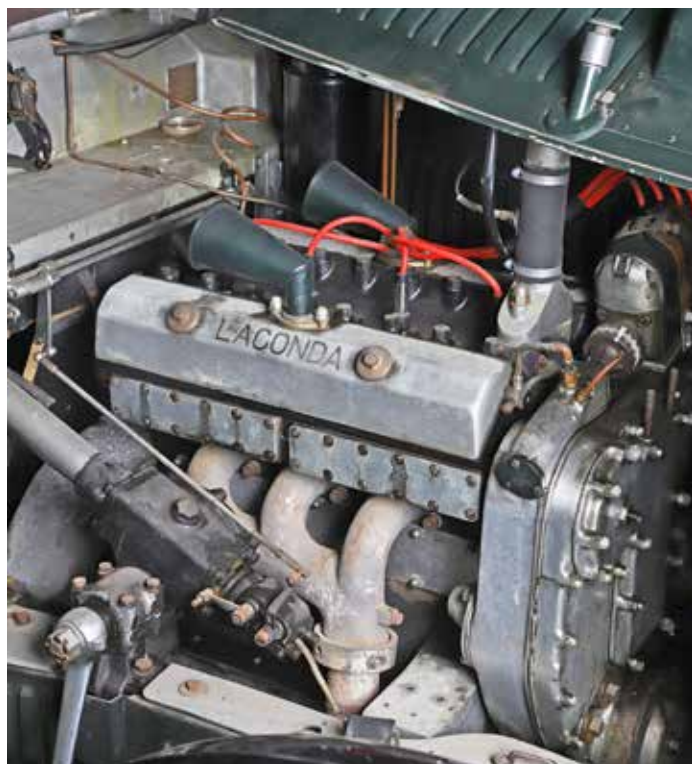
de 400 à 700 véhicules. L'emblématique 2 Litre, présentée en 1925, sera produite à environ 1 440 exemplaires jusqu'en 1931.

Cette auto a commencé sa vie en tant que 2 litres suralimenté (compresseur). Le Type sur la plaque de châssis le confirme, puisque 2B indique bien une auto suralimentée. Mais si la voiture possède bien son moteur d'origine, son compresseur a disparu, et il est aujourd'hui équipé d'un simple carburateur. Quant à la dénomination T2, elle indique une carrosserie



Tourer usine. Si les archives d'usine d'origine ont disparu, et que le premier propriétaire est inconnu, le club Lagonda anglais possède tout l'historique des propriétaires depuis 1949, date à laquelle l'auto est achetée par le lieutenant Burvill, de Havant dans le Hampshire. En 1974 elle est immatriculée au nom de M. Levy, à

Paris : 401 XT 75, immatriculation qu'elle arbore toujours. La voiture fut restaurée à grand frais dans les années 1980, et présente aujourd'hui une superbe patine. Notons que le moteur, non bloqué, est à redémarrer, et que les roues arrière gauche et de secours n'ont pas de pneus (jantes nues).



For the sportsman of the late 1920s, the Lagonda is the archetype of the fast tourer, comfortable enough to consider a long trip on new European roads. In 1898 a certain Wilbur Gunn, an American born in Springfield, Ohio in 1853, founded the Lagonda firm, based in England. Named after the Indian name of a river near Springfield, he first manufactured motorcycles and before being joined, by a certain Arthur H. Cranmer, motor tricycles. Like most pioneers, Gunn and Cranmer soon added a fourth wheel and began building much-appreciated buggies for a new clientele. One of these cars won the 1910 Moscow-St. Petersburg Rally, opening new

opportunities within the Russian market. Wilbur Gunn disappeared in 1920, but A. H. Cranmer kept the technical direction of the company and directed production towards more powerful and sporty cars. At the beginning of the 1920s, the firm employed between 500 and 800 people, for an annual production of 400 to 700 vehicles. The emblematic 2 Litre, presented in 1925, was produced in about 1,440 units until 1931. This car started its life as a supercharged 2-liter. The writing on the chassis plate confirms it, since 2B indicates a supercharged car. But if the car has its original engine, its supercharger has disappeared, and it is now equipped with a simple carburetor. As for the T2 designation,

it indicates a factory Tourer body. If the original factory records have disappeared and the first owner is unknown, the English Lagonda club has all the ownership history since 1949, when the car was bought by Lieutenant Burvill, from Havant in Hampshire. In 1974 it was registered in the name of Mr. Levy, in Paris: 401 XT 75, a plate which it still bears. The car was restored at great expense in the 1980's, and today shows a superb patina. Note that the engine, not blocked, has to be restarted, and that the left rear and spare wheels have no tires (bare rims).



GT fondatrice de la marque
Produite à seulement 224 exemplaires

Titre de circulation américain
Véhicule dédouané

Châssis n° 0583
Moteur n° 0521

*Founding GT of the brand
Produced to only 224 units*

*American registration title
Customs cleared vehicle*

*Chassis n° 0583
Engine n° 0521*

160 000 – 220 000 €



LAMBORGHINI ¹⁹⁶⁷ 400 GT ₂₊₂

Nées de la volonté de l'industriel Ferruccio Lamborghini de concurrencer Ferrari en produisant des voitures de sport plus performantes et exclusives, les Lamborghini 350 GT, puis 400 GT, sont les pièces fondatrices de la nouvelle marque automobile installée à Sant'Agata Bolognese. Présentée au salon de Genève en mars 1964, la 350 GT fait sensation. Il faut dire que pour parvenir à ses fins, le riche italien, jusqu'alors davantage connu pour ses tracteurs et ses chauffages, a investi dans son nouveau projet les moyens de ses ambitions. Le dessin initial de la carrosserie a été confié à Francesco Scaglione, ancien responsable du

style chez Bertone, qui a façonné des lignes modernes et dynamiques, ainsi qu'un large pavillon vitré, sur lesquels Touring effectuera les ultimes retouches pour aboutir à la version finale. Cette Lamborghini se singularise également par ses phares avant ovales, débordant du capot comme des yeux de grenouille.

Enfin, l'habitacle présente tous les signes du raffinement à l'italienne : cuir, bois, chrome... Lamborghini a également vu les choses en grand pour son moteur. Cette mission a été confiée à l'ingénieur Giotto Bizzarini, transfuge de Ferrari, à qui l'on doit les Testa Rossa et 250 GTO. Sur la base de plans d'un V12 destiné

à la Formule 1 (1,5 l à l'époque), il va adapter son projet à une cylindrée de 3,5 l qui aboutira à une mécanique plus sophistiquée que le V12 Ferrari 3 l. Enrichi des enseignements de la compétition, avec notamment une lubrification par carter sec, le V12 de Bizzarini va recevoir six carburateurs double corps verticaux logés non pas dans le V du moteur, mais entre les arbres à cames. Avec une cylindrée de 3 464 cm³, il développe 280 ch transmis aux roues arrières via une boîte 5-rapports ZF. Le châssis a été confié à Gian Paolo Dallara qui réalise un cadre de 85 kilos constitué d'un treillis tubulaire de section circulaire qui s'avère plus léger et mieux





suspendu, grâce à quatre roues indépendantes, que celui des Ferrari et Maserati encore équipées d'un pont arrière rigide et de ressorts à lames. Au final, la 350 GT affiche seulement 1 200 kg sur la balance pour des performances de premier plan, puisqu'elle revendique 250 km/h en vitesse de pointe et pulvérise le 0 à 100 km/h en 7 secondes.

Ainsi étaient posés les gènes de la 400 GT 2+2 qui sera présentée au salon de Genève 1966. La dernière-née de Sant'Agata Bolognese a été repensée et rendue plus spacieuse. La forme plus grande de la carrosserie, avec un plancher surbaissé et une ligne de toit légèrement remontée par Touring, a permis d'installer deux sièges à l'arrière, là où la 350 GT n'avait d'espace que pour un siège ou des bagages. La 400 GT 2+2 devient donc le premier véritable

modèle 2+2 de Lamborghini. Elle se caractérise également par ses phares avant à double optique. La cylindrée du V12 est passée à 3 929 cm³ pour atteindre 320 ch à 6500 tr/min. Plus puissante, mais également plus lourde de 300 kg en raison de pièces de carrosserie en acier et non en alliage comme sur la 350 GT, la 400 GT 2+2 gagne 10 km/h en vitesse de pointe pour atteindre 260 km/h. La 400 GT 2 + 2 bénéficie également d'une boîte de vitesses conçue par Lamborghini, avec un système de synchronisation de style Porsche sur tous les rapports qui améliore considérablement la transmission. Entre 1966 et 1969, seulement 224 exemplaires de 400 GT 2+2 ont été produits. Ce qui en fait un modèle extrêmement rare et donc très recherché.

Cet icône emblématique de la production

italienne des années 1960, véritable tour de force d'un petit constructeur face au « géant » de Modène, a été vendu neuf en Italie où il a séjourné pendant de nombreuses années avant d'être exporté aux Etats-Unis où il passera successivement de la côte Est (état de l'Oklahoma et de Virginie) à la côte Ouest (état de Californie). La voiture revient en Europe au début des années 1990 à Aix-la-Chapelle. Puis elle sera acquise aux enchères fin 1990, avant d'intégrer la Collection Anna-Lisa. Son moteur, qui se présente en très bel état apparent, fut démonté en vue d'une restauration qui n'eut jamais lieu. Charge à son futur propriétaire de le remonter et de rouler dans une auto présentant un très beau jus, ou de commencer une restauration intégrale.

Born from the will of the industrialist Ferruccio Lamborghini to compete with Ferrari by producing more powerful and exclusive sports cars, the Lamborghini 350 GT, then 400 GT, are the founding pieces of the new car brand installed in Sant'Agata Bolognese. Presented at the Geneva Motor Show in March 1964, the 350 GT caused a stir. It must be said that in order to achieve his goals, the wealthy Italian, until then better known for his tractors and heaters, invested in his new project the means of his ambitions. The initial design of the bodywork was entrusted to Francesco Scaglione, former head of styling at Bertone, who created modern and dynamic lines, as well as a large glass roof, on which Touring will make the final touches to achieve the final version. This Lamborghini also stood out for its oval headlights, protruding from the hood like frog's eyes. Finally, the interior has all the signs of Italian refinement: leather, wood, chrome ... Lamborghini also saw things big for its engine. The mission was entrusted to the engineer Giotto Bizzarini, a transfer from Fer-

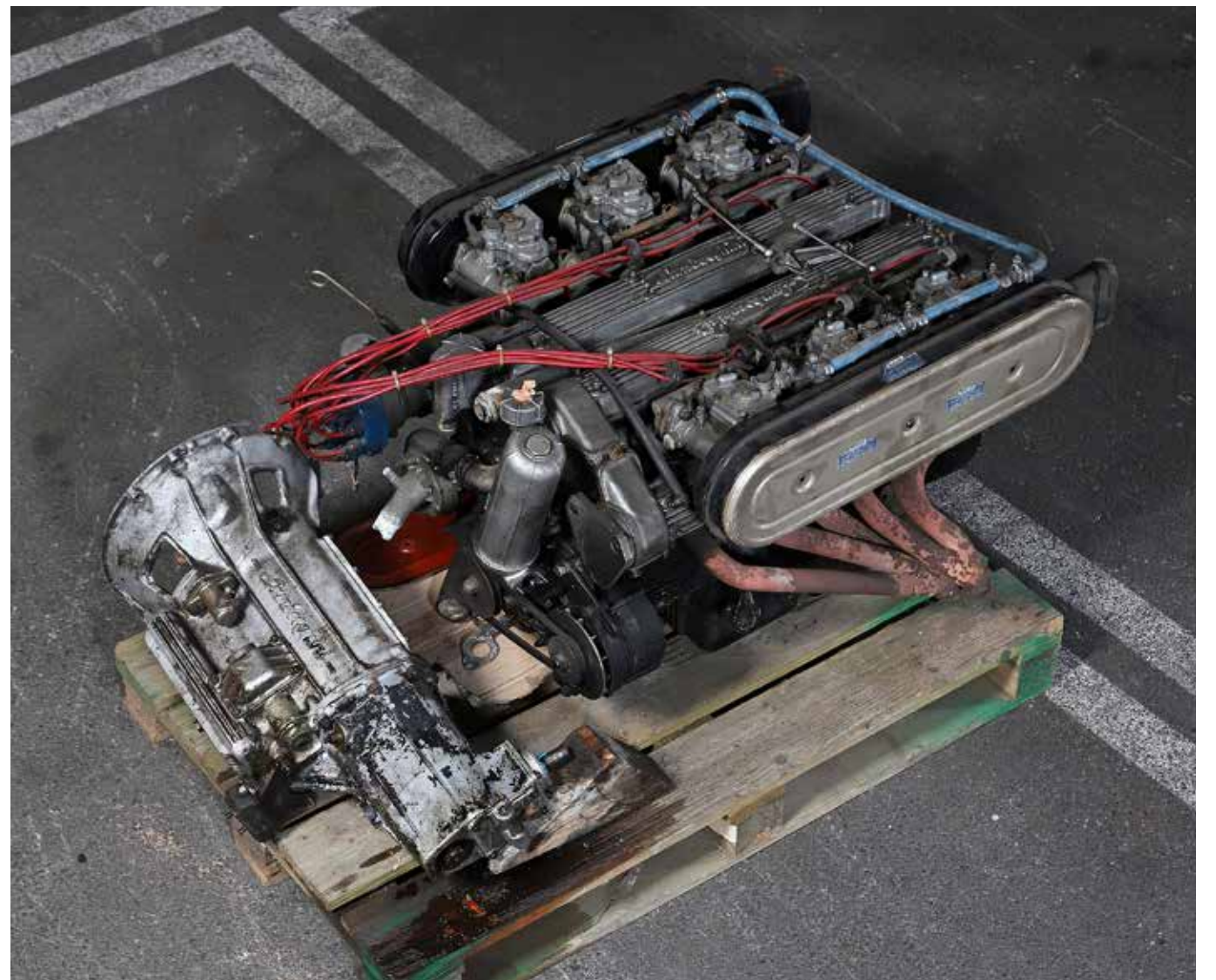
rari, to whom we owe the Testa Rossa and 250 GTO. On the basis of plans of a V12 intended for Formula 1 (1,5 l at the time), he will adapt his project to a displacement of 3,5 l which will lead to mechanics more sophisticated than the 3,0 l Ferrari V12. Enriched by his experience in racing, with notably a dry sump lubrication, the Bizzarini's V12 will receive six vertical twin body carburetors housed not in the V of the engine, but between the camshafts. With a displacement of 3,464 cc, it develops 280 hp transmitted to the rear wheels via a ZF 5-speed gearbox. The chassis was entrusted to Gian Paolo Dallara, who created an 85-kilogram frame made of a tubular lattice with a circular cross-section that was both lighter and better suspended, thanks to four independent wheels, than the Ferraris and Maseratis still equipped with a rigid rear axle and leaf springs. In the end, the 350 GT weighs only 1,200 kg and delivers top performance, with a top speed of 250 km/h and a 0 to 100 km/h time of 7 seconds. This was the starting point for the 400 GT 2+2, which was presented at the 1966 Geneva Motor





Show. The newest creation of the Sant'Agata Bolognese firm was redesigned and made more spacious. The larger body shape, with a lowered floor and a roofline slightly raised by Touring, made it possible to install two seats in the rear, where the 350 GT only had space for one seat or luggage. The 400 GT 2+2 thus became Lamborghini's first true 2+2 model. It is also characterized by its double headlights. The displacement of the V12 has been increased to 3,929 cc to reach 320 hp at 6,500 rpm. More powerful, but also 300 kg heavier due to steel body parts instead of alloy as on the 350 GT, the 400 GT 2+2 gained 10 km/h in top speed to reach 260 km/h. The 400 GT 2+2 also benefits from a Lamborghini-designed gearbox, with a Porsche-style synchronization system on all gears that dramatically improves the transmission. Between 1966 and 1969, only 224 examples of the 400 GT 2+2 were produced. This makes it an extremely rare and therefore highly sought-after model. This emblematic icon of 1960s Italian sports

cars is a real tour de force, performed by a small manufacturer against the «giant» from Modena. Sold new in Italy where it stayed for many years, it was then exported to the United States where it successively moved from the East Coast (Oklahoma and Virginia) to the West Coast (California). The car returned to Europe in the early 1990s in Aachen. It was then acquired at auction at the end of 1990, before joining the Anna-Lisa Collection. Its engine, which is in very good condition, was dismantled for a restoration that never took place. It is up to the future owner to reassemble it and drive it in a car with a very nice original condition, or to start a complete restoration.



80 000 – 120 000 €

Sans réserve - No reserve

Modèle historique de la marque
Carrosserie Superleggera par Touring
Mécanique sublime

Vendue sans carte grise
Châssis n° AM101-980
Moteur n° AM101-980
Carrosserie n° 8658

*Historical model of the brand
Superleggera body by Touring
Sublime mechanics*

*No registration title
Chassis n° AM101-980
Engine n°AM101-980
Body n° 8658*



1960

Maserati 3500 GT

La 3500 GT est considérée comme la première de la lignée des Maserati modernes. En 1957, après avoir remporté le championnat du monde de Formule 1 avec Juan Manuel Fangio au volant d'une 250F, la marque se retire officiellement des sports mécaniques pour se concentrer désormais uniquement sur la production de voitures *Gran Turismo*. Seules des écuries privées continueront à défendre le sigle au Trident en compétition. Pour Maserati, il s'agit d'élaborer un modèle moderne, raffiné et puissant, produit en nombre, qui soit en mesure de concurrencer Ferrari sur le marché notamment américain. Sur le plan du design, le

projet de celle qui sera bientôt baptisée 3500 GT est confié à la Carrozzeria Touring passée maître dans la technique Superleggera. En résulte un profil de carrosserie élégant, équilibré et sportif dissimulant un habitacle 2+2 reposant sur une structure tubulaire. Une multitude de détails complète le style de cette Maserati. A l'image de la prise d'air de son capot nervurée en son centre, des ouïes implantées dans le flanc des ailes avant, des jantes en acier perforées ou, mieux encore, celles à rayons signées Borrani.

La partie mécanique est l'œuvre de Giulio Alfieri, directeur technique de l'usine de Modène.

Celui-ci va développer un moteur 6-cylindres en ligne, à deux arbres à cames en tête et double allumage de 3 485 cm³ (d'où son nom) sur la base de celui qui équipe la 350 S engagée dans les célèbres Mille Miglia, gage de fiabilité et de performances dignes d'une grande GT. Alimenté par deux carburateurs Weber, il développe 220 ch à 5 500 tr/min, et permet à la 3500 GT d'atteindre 230 km/h. En 1961, les carburateurs Weber sont remplacés par un système d'injection mécanique Lucas (GTi) qui augmente la puissance de 15 ch en la faisant passer à 235 ch. La boîte à quatre vitesses (cinq à partir de 1961) se révèle parfaitement étagée,

précise et agréable à manœuvrer. Quant au freinage, il est assuré par des disques à l'avant et des tambours à l'arrière.

Après seulement trois exemplaires assemblés en 1957, année qui voit Maserati se réorganiser afin de préparer la production de ce modèle en grande série, la fabrication de la 3500 GT est réellement lancée en janvier 1958. Pour parvenir à ses fins sur le plan commercial, le constructeur a également mis en place un large réseau d'importateurs dans des pays stratégiques. De quoi imprimer une nouvelle dynamique et permettre à la marque de sortir de l'ornière

financière dans laquelle elle se trouve, et enfin connaître le succès qu'elle mérite. Ainsi de 1957 à 1964, 2 228 exemplaires dont 242 versions Spyder seront produits. Il faut dire que la 3500 GT se révélait quasiment quatre fois moins coûteuse en production que ses concurrentes de Maranello. Cette *Gran Turismo*, aujourd'hui très recherchée, a définitivement fait entrer Maserati dans une nouvelle ère de son histoire et inspirée la suite de sa gamme.

L'exemplaire présenté a été commandé le 3 mars 1960 et livré le 20 juillet 1960 au concessionnaire de la marque à Vicenza, pour être vendu

à Valentino Malucelli. Cette 3500 GT devient ensuite la propriété de Caroli Sergio en juin 1965. Puis d'un américain, Myron Akerman, domicilié en Italie, le 30 novembre 1975. Elle connaîtra ensuite cinq propriétaires italiens successifs avant de rejoindre la collection Anna Lisa. La voiture, dont le compteur affiche 86 166 km, fut vraisemblablement livrée neuve de couleur noire. Mais sa teinte rouge actuelle lui va à ravir, et il conviendra à son futur propriétaire de choisir entre laisser cette iconique et racée GT dans ce beau jus d'origine, ou bien entreprendre une restauration dans sa configuration d'origine.

After only three examples were assembled in 1957, a year that saw Maserati reorganize in order to prepare for mass production of this model, assembly of the 3500 GT was really launched in January 1958. To achieve its commercial goals, the manufacturer also set up a large network of importers in strategic countries. This gave a new dynamic to the brand and allowed it to get out of the financial rut it was in, and finally achieve the success it deserved. Thus, from 1957 to 1964, 2,228 examples including 242 Spyder versions were produced. It must be said that the 3500 GT was almost four times less expensive to produce than its competitors from Maranello. This Gran Turismo, today very sought-after, definitely brought Maserati into a new era of its history and inspired the rest of its range.

became the property of Caroli Sergio in June 1965. Then, on the 30th of November 1975, it was sold to Myron Akerman, an American living in Italy. It will then know five successive Italian owners before joining the Anna-Lisa collection. The car, whose odometer shows 86 166 km, was probably delivered new in black. Its current red color suits it very well, and it will be up to the future owner to choose between leaving this iconic and racy GT in its beautiful original condition, or undertaking a restoration in its original configuration.

The car shown was ordered on the 3rd of March 1960 and delivered on the 20th of July 1960 to the Maserati dealership in Vicenza, to be sold to Valentino Malucelli. This 3500 GT then



The 3500 GT is considered the first of the modern Maserati line. In 1957, after winning the Formula 1 World Championship with Juan Manuel Fangio at the wheel of a 250F, the brand officially withdrew from motorsports to concentrate solely on the production of Gran Turismo cars. Only private teams will continue to race. For Maserati, the aim is to develop a modern, refined and powerful model, produced in large numbers, that will be able to compete with Ferrari, on the American market in particular. In terms of design, the project for the soon-to-be-named 3500 GT was entrusted to Carrozzeria Touring, a master of

the Superleggera technique. The result is an elegant, well-balanced and sporty body profile that conceals a 2+2 cabin based on a tubular structure. A multitude of details complete the style of this Maserati. Like the air intake on the hood, ribbed in the center, the gills on the front fenders, the perforated steel wheels or, even better, the Borrani spoked wheels.

The mechanical part is the work of Giulio Alfieri, technical director of the Modena factory. He developed a 6-cylinder in-line engine with two overhead camshafts and dual ignition of 3485cc (hence its name) based on the one used in the

350 S entered in the famous Mille Miglia, a guarantee of reliability and performance worthy of a great GT. Fed by two Weber carburetors, it develops 220 hp at 5,500 rpm, and allows the 3500 GT to reach 230 km/h.

In 1961, the Weber carburetors were replaced by a Lucas mechanical injection system (GTi) which increased power by 15 hp to 235 hp. The four-speed gearbox (five speeds from 1961 onwards) is perfectly geared, precise and pleasant to handle. As for the braking, it is ensured by discs at the front and drums at the rear.



Petite sœur de la Bora
GT abordable
Intéressant projet de restauration
Carte grise française
Vendue sans contrôle technique
Châssis n° AM122A – 1508
Moteur n° 114.53.30 – 520.170

Little sister of the Bora
Affordable GT
Interesting restoration project
French registration title
Sold without MOT
Chassis n° AM122A – 1508
Engine n° 14.53.30 - 520.170

15 000 – 20 000 €

Sans réserve - No reserve



1981 MASERATI Merak SS

Présentée au salon de Paris en 1972, la Maserati Merak sera produite jusqu'en 1983. Ce modèle constitue la réponse de la marque à la crise pétrolière qui affecte les ventes de grosses cylindrées et à la nécessité d'élargir aussi sa clientèle en proposant un produit plus abordable. La Merak repose sur la même plateforme que la Bora. Son dessin est également signé du centre ItalDesign dirigé par Giugiaro et les différences entre les deux modèles apparaissent minimes. Alors que la Bora fait appel à une large verrière pour abriter son V8, la Merak se contente de deux arcs-boutants pour simuler cette pente tandis que sa ligne de toit s'interrompt brutalement derrière le cockpit. Son toit n'est plus en inox comme la Bora. Sa partie arrière est découverte et les baguettes latérales ont disparu. La face avant présente quant à elle une calandre

dont les deux encadrements chromés ont été remplacés par de simples bandeaux faisant office de pare-chocs. La Merak a été fabriquée en trois versions, chacune sous le contrôle des trois actionnaires successifs de la marque : Citroën, GEPI et De Tomaso.

Les deux premières versions sont nées sous l'ère du constructeur français et utilise la base mécanique de la Citroën SM. Cependant, prestige oblige, la Merak se devait d'être plus puissante. Par conséquent, elle sera motorisée par le V6 français de 2,7 l réalisé à 2 965 cm³ développant 190 ch et permettant d'atteindre 240 km/h en vitesse maxi. Le reste de la mécanique fait quant à lui la part belle à l'hydraulique chère à la marque aux chevrons. La première version de la Merak ne restera que deux ans au catalogue et ne sera produite qu'à 630 exemplaires avant que la

version SS lui succède. Exposée au salon de Genève en mars 1975, la Merak SS se distingue par sa puissance moteur augmentée à 220 ch. Sa commercialisation intervient alors que Maserati vient de passer sous la tutelle de GEPI, société d'état destinée à aider les entreprises en difficulté en quête de nouveaux investisseurs. Placée ensuite sous le contrôle de la marque De Tomaso, la Merak sera débarrassée du système hydraulique à haute pression de Citroën pour revenir à un système plus traditionnel. Puis, sa puissance sera ramenée à 208 ch pour répondre (déjà) à de nouvelles normes de pollution.

La Maserati Merak qui illustre ces pages, l'une des 626 SS construites, fut démontée en vue d'une restauration, qui n'aboutit pas. Elle se présente vraisemblablement complète, mais démontée, et fera le bonheur d'un amateur courageux.



Présentée au salon de Paris en 1972, la Maserati Merak sera produite jusqu'en 1983. Ce modèle constitue la réponse de la marque à la crise pétrolière qui affecte les ventes de grosses cylindrées et à la nécessité d'élargir aussi sa clientèle en proposant un produit plus abordable. La Merak repose sur la même plateforme que la Bora. Son dessin est également signé du centre ItalDesign dirigé par Giugiaro et les différences entre les deux modèles apparaissent minimes. Alors que la Bora fait appel à une large verrière pour abriter son V8, la Merak se contente de deux arcs-boutants pour simuler cette pente tandis que sa ligne de toit s'interrompt brutalement derrière le cockpit. Son toit n'est plus en inox comme la Bora. Sa partie arrière est découverte et les baguettes latérales ont disparu. La face avant présente quant à elle une calandre

dont les deux encadrements chromés ont été remplacés par de simples bandeaux faisant office de pare-chocs. La Merak a été fabriquée en trois versions, chacune sous le contrôle des trois actionnaires successifs de la marque : Citroën, GEPI et De Tomaso.

Les deux premières versions sont nées sous l'ère du constructeur français et utilise la base mécanique de la Citroën SM. Cependant, prestige oblige, la Merak se devait d'être plus puissante. Par conséquent, elle sera motorisée par le V6 français de 2,7 l réalisé à 2 965 cm³ développant 190 ch et permettant d'atteindre 240 km/h en vitesse maxi. Le reste de la mécanique fait quant à lui la part belle à l'hydraulique chère à la marque aux chevrons. La première version de la Merak ne restera que deux ans au catalogue et ne sera produite qu'à 630 exemplaires avant que la

version SS lui succède. Exposée au salon de Genève en mars 1975, la Merak SS se distingue par sa puissance moteur augmentée à 220 ch. Sa commercialisation intervient alors que Maserati vient de passer sous la tutelle de GEPI, société d'état destinée à aider les entreprises en difficulté en quête de nouveaux investisseurs. Placée ensuite sous le contrôle de la marque De Tomaso, la Merak sera débarrassée du système hydraulique à haute pression de Citroën pour revenir à un système plus traditionnel. Puis, sa puissance sera ramenée à 208 ch pour répondre (déjà) à de nouvelles normes de pollution.

La Maserati Merak qui illustre ces pages, l'une des 626 SS construites, fut démontée en vue d'une restauration, qui n'aboutit pas. Elle se présente vraisemblablement complète, mais démontée, et fera le bonheur d'un amateur courageux.

1^{re} Maserati de série à moteur central AR
Un des 250 exemplaires équipés du moteur 4,9 l
Lignes futuristes signées Giugiaro

Titre de circulation monégasque
Châssis n° AM117/49*540*
Moteur n° AM117/11/49*540*

1st production Maserati with a central rear engine
One of the 250 examples equipped with the 4,9 l engine
Futuristic lines signed Giugiaro
Monegasque registration title
Chassis n° AM117/49*540*
Engine n° AM117/11/49*540*

50 000 – 70 000 €

Sans réserve - No reserve



1973

Maserati BORA 4.9

La Maserati Bora a célébré ses 50 ans cette année. Dévoilée au salon de Genève 1971, la Bora est la première Maserati de série à recevoir un moteur en position centrale arrière. Il s'agit également du premier modèle au Trident entièrement développé sous la direction de Citroën, qui a pris le contrôle de la marque en 1968. Le développement de cette nouvelle GT a été confié à l'ingénieur Giulio Alfieri. Pour le dessin de la carrosserie, celui-ci s'adresse à Giorgetto Giugiaro, qui a créé son studio Italdesign, et déjà œuvré avec brio sur la Maserati Ghibli. Le résultat procure à la Bora une silhouette profilée très aérodynamique,

à l'esprit futuriste, mariage d'élégance et de sportivité, avec notamment des phares rétractables destinés à optimiser la traînée aérodynamique. Sa carrosserie est fabriquée à Modène par la société Padane et assemblée sur un châssis tubulaire avec panneaux soudés. Son moteur est le très robuste et éprouvé V8 16-soupapes en aluminium de 4 719 cm³ de la Ghibli, dérivé des blocs utilisés par Maserati en compétition. Il est doté de quatre arbres à cames en tête, d'un vilebrequin 5-paliers, de pistons à course courte, d'une culasse hémisphérique, et alimenté par quatre carburateurs double corps Weber pour offrir une puissance de 310 ch.

La boîte de vitesses ZF à cinq rapports, de type transaxle, permet d'atteindre les 280 km/h. L'évolution majeure sur la Bora interviendra en 1974 lorsque la marque ajoutera à son offre le V8 4,9 l de 4 930 cm³ développant 330 ch. Au total, 314 exemplaires de la Bora version 4,7 l et 250 en version 4,9 l seront produits par Maserati.

De par ses liens avec Citroën, la Bora va également hériter de quelques technologies françaises partagée avec la Citroën SM. À l'instar de l'assistance hydraulique du freinage, le réglage du pédalier, du volant ou encore de

la hauteur du siège conducteur, ainsi que la commande des phares escamotables. Ses performances de GT renforcées par un comportement routier sûr et efficace ont fait de la Bora la GT la plus homogène de son temps face à la concurrence des Ferrari 512 BB, De Tomaso Pantera et autres Lamborghini Miura.

L'exemplaire proposé est l'un des 250 produits avec le moteur 4,9 l. Il fut exporté en Californie chez l'importateur local de la marque en mai 1973. Nous ne disposons pas d'informations sur son/ses propriétaire(s) avant le 20 avril 1982, date à laquelle cette Bora a été acquise avec 23 000 miles au compteur par Curtis Nordgreen,

résident dans le Massachusetts. Elle change ensuite de propriétaire le 1^{er} juin 1989 (à 38 327 miles) et sera vendue quelques mois plus tard, le 8 décembre 1989, aux enchères à Paris. La voiture sera ensuite immatriculée à Monaco, avant d'intégrer la collection Anna Lisa.

GT of its time against the competition of the Ferrari 512 BB, De Tomaso Pantera and other Lamborghini Miura.

The proposed example is one of the 250 produced with the 4.9 l engine. It was exported to California by the local importer of the brand in May 1973. We have no information on its owner(s) prior to April 20, 1982, when this Bora

was acquired with 23,000 miles on the odometer by Massachusetts resident Curtis Nordgreen. It then changed ownership on June 1, 1989 (at 38,327 miles) and was sold a few months later, on December 8, 1989, at auction in Paris. The car will then be registered in Monaco, before joining the Anna Lisa collection.



The Maserati Bora celebrated its 50th anniversary this year. Unveiled at the 1971 Geneva Motor Show, the Bora was the first production Maserati to be fitted with a mid-engined rear axle. It was also the first model from the Trident brand to be developed entirely under the direction of Citroën, which took over the brand in 1968. The development of this new GT was entrusted to the engineer Giulio Alfieri. For the body design, he turned to Giorgetto Giugiaro, who had created his Italdesign studio and had already worked brilliantly on the Maserati Ghibli. The result is a streamlined, futuristic silhouette that

combines elegance and sportiness, with retractable headlights to optimize aerodynamic drag. The bodywork is manufactured in Modena by the Padane company and assembled on a tubular chassis with welded panels. The engine is the very strong and proven 4,719 cc aluminum 16-valve V8 from the Ghibli, derived from the engines used by Maserati in competition. It features four overhead camshafts, a 5-bearing crankshaft, short-stroke pistons, a hemispherical cylinder head, and is fed by four Weber dual-body carburetors to deliver 310 hp. The five-speed ZF transaxle transmission allows the engine to reach 280 km/h. The major evo-

lution of the Bora occurred in 1974 when the brand added a 4.9-liter V8 engine with 4,930 cc and 330 hp to its range. In total, 314 examples of the 4.7-liter Bora and 250 of the 4.9-liter version were produced by Maserati.

Because of its links with Citroën, the Bora will also inherit some French technologies shared with the Citroën SM. These include hydraulic brake assistance, pedal adjustment, steering wheel adjustment, driver's seat height adjustment and retractable headlight control. Its GT performance reinforced by a safe and efficient road handling made the Bora the most consistent





40 000 – 60 000 €

Sans réserve - No reserve

Modèle historique de la marque
Version la plus attractive de la Type 230
Bel état de présentation, mécanique à restaurer
Titre de circulation américain
Véhicule dédouané
Châssis n° 5186384
Moteur n° 429871

*Historical model of the brand
Most attractive version of the Type 230
Nice condition, mechanics to be restored
American registration title
Customs cleared vehicle
Chassis n° 5186384
Engine n° 429871*



1938 MERCEDES

230 Cabriolet B

Les ventes de ses modèles de luxe ayant été durement contrariées par la dépression qui a suivi le krach boursier de Wall Street en 1929, la marque Mercedes-Benz, née seulement trois ans auparavant et déjà renommée pour son excellence technique et ses voitures de luxe, cherche à se relancer en s'établissant sur le créneau des voitures familiales de milieu de gamme. Ainsi naîtra sous le code W143 la type 230 imaginée par Hans Nibel, l'un des ingénieurs automobiles les plus doués de sa génération. Suite au décès de celui-ci en novembre 1934, c'est Max Sailer, pilote d'usine et responsable de la division compétition de la marque, qui prendra

la direction du bureau d'études et assurera le développement de la nouvelle gamme qui fera ses débuts en février 1937 au salon de Berlin. La Type 230 va représenter l'essentiel de la production Mercedes-Benz durant les années difficiles du milieu des années 1930. Elle reprend le concept de Nibel en termes de châssis, avec un cadre à section en caisson, et présente une suspension à quatre roues indépendantes ainsi que des freins à tambour à assistance hydraulique qui établissent de nouvelles normes de confort de conduite et de sécurité. La Type 230 est propulsée par le 6-cylindres en ligne Mercedes de 2 229 cm³ (d'où l'appellation)

développant 55 ch, qui emmène la voiture à une vitesse de pointe de 115 km/h. Le modèle sera proposé dans une grande variété de carrosseries, des berlines à deux et quatre portes aux versions Pullmans à six places. Deux types de châssis différents étaient utilisés. À section en caisson pour les berlines et les limousines à empattement long permettant des carrosseries plus spacieuses ainsi qu'une allure plus élégante et haut de gamme. À ossature en tubes ovales pour les voitures à châssis court. Mercedes-Benz proposera également trois cabriolets : le A à 2/3 places, le B à deux portes/quatre places (qui est le modèle qui nous intéresse) et le D



à quatre portes/quatre places. Le modèle évoluera au fil du temps et proposera une calandre plus inclinée, ainsi que des ailes avant plus rondes et plus enveloppantes qui amélioreront son aérodynamisme. Alors que les boîtes de vitesses à quatre rapports des premières modèles n'étaient synchronisées que sur les deux premiers rapports, les versions suivantes recevront des transmissions entièrement synchronisées. Proposée à un prix compétitif pour une voiture à moteur 6-cylindres,

compacte et économique, construite selon les normes élevées de la marque à l'étoile, la Type 230 répondait aux conditions du marché et sera produite à 24 500 exemplaires, toutes versions confondues, avant que sa production soit stoppée en 1939.

La documentation dont nous disposons fait apparaître un titre de propriété américain délivré en Pennsylvanie daté du 2 juin 1988 au nom de Monsieur Eric Lamerand domicilié à Tourcoing.

Cette Type 230 Cabriolet B fut ensuite rapatriée en France, dédouanée à Roubaix le 21 avril 1989, puis vendue aux enchères le 8 décembre de la même année par la maison Poulain - Le Fur. Le numéro de châssis et de moteur concordent, et si la voiture présente bien (peinture et intérieurs refaits), le moteur apparaît bloqué, et le système hydraulique (embrayage et freins en partie démonté).

in the first two gears, subsequent versions will receive fully synchronized transmissions. Competitively priced for a 6-cylinder engine car, compact and economical, and built to the high standards of the brand, the Type 230 met market requirements and would be produced in 24,500 units, all versions combined, before production was halted in 1939.

The documentation we have at our disposal shows an American title issued in Pennsylvania dated on the 2nd of June 1988 in the name of Mr. Eric Lamerand, living in Tourcoing. This

Type 230 Cabriolet B was then brought back to France, cleared through customs in Roubaix on the 21st of April 1989, and sold at auction on the 8th of December of the same year by the Poulain - Le Fur auction house. The chassis and engine numbers match, and if the car looks good (paint and interior redone), the engine appears blocked, and the hydraulic system (clutch and brakes partly dismantled).



The sales of its luxury models having been hard hit by the depression which followed the Wall Street crash in 1929, the Mercedes-Benz brand, born only three years before and already renowned for its technical excellence and its luxury cars, is looking to relaunch itself by establishing itself on the niche of mid-range family cars. Thus, under the code W143, the Type 230 was created by Hans Nibel, one of the most gifted automotive engineers of his generation. Following his death in November 1934, Max Sailer, a factory driver and head of the brand's racing division, took over the design office and ensured the development of

a new range, which made its debut in February 1937 at the Berlin Motor Show. The Type 230 was to represent the bulk of Mercedes-Benz production during the difficult years of the mid-1930s. It followed Nibel's chassis design, with a box-section frame, and featured a four-wheel independent suspension and hydraulically assisted drum brakes that set new standards for driving comfort and safety. The Type 230 is powered by Mercedes' 2229cc inline 6-cylinder engine (hence the name) developing 55 hp, which takes the car to a top speed of 115 km/h. The model would be offered in a wide variety of body styles, from two and four-door sedans

to six-seat Pullmans. Two different types of chassis were used: box-section for the long wheelbase sedans and limousines allowing for more spacious bodies and a more elegant, upscale look, and oval tube frame for short wheelbase cars. Mercedes-Benz will also offer three convertibles: the two-door/three-seat A, the two-door/four-seat B (which is the model we are interested in) and the four-door/four-seat D. The model will evolve over time and will feature a more raked grille, as well as rounder and more wraparound front fenders that will improve its aerodynamics. While the four-speed transmissions of the first models were only synchronized



150 000 – 250 000 €

Sans réserve - No reserve

Modèle parmi les plus luxueux de son époque
L'un des 216 coupés fabriqués
Véhicule très recherché
Titre de circulation suédois
Châssis n° 188011 – 00229 – 53
Moteur n° 1880111701

*One of the most luxurious models of its time
One of the 216 coupés manufactured
Very sought-after vehicle
Swedish registration title
Chassis n° 188011 – 00229 – 53
Engine n° 1880111701*



MERCEDES

1953

300 S COUPÉ

Après la Seconde-Guerre mondiale, Mercedes-Benz a besoin d'un modèle haut de gamme pour retrouver son prestige. Présentée lors du salon de Francfort en 1951, la Mercedes-Benz 300 berline s'inscrit comme le premier nouveau modèle de l'après-guerre au catalogue de la firme allemande. Konrad Adenauer, premier chancelier de la République Fédérale d'Allemagne, en fera son véhicule officiel et en utilisera six exemplaires au cours son mandat. Si bien que la 300 sera couramment rebaptisée 300 Adenauer. La berline sera rapidement épaulée par la 300 S (Super) présentée au salon de Paris en octobre 1951 qui

est un dérivé à empattement court de la berline 300. Fidèle au slogan de la marque « *Das Beste oder nichts* » (le meilleur sinon rien), la 300 S déclinée en Coupé, Cabriolet et Roadster, vise une clientèle fortunée. Pour ce faire, elle se présente à l'époque comme le véhicule le plus cossu et l'un des plus avancés du marché sur le plan technique. Assemblée par des techniciens de haut niveau à la Karosserie Mercedes-Benz de Sindelfingen sous la direction du chef du design Hermann Ahrens, sa carrosserie est élégante avec des phares intégrés dans les ailes avant. La finition est également irréprochable, des sièges en cuir cousus à la main à

l'incrustation de bois précieux, en passant par l'ajustement précis des portes, la peinture et les chromes magnifiquement polis, ainsi que les bagages sur mesure qui accompagnent chaque voiture. Le travail manuel conséquent, nécessaire à la confection très exclusive de chaque exemplaire de cette voiture de luxe, en limitera d'ailleurs sa production à 560 exemplaires au total entre 1952 et 1955, dont 216 coupés, 203 cabriolets et 141 roadsters. Sous ses lignes conservatrices rehaussées d'une calandre verticale majestueuse en retrait des ailes avant détachées du capot et ses marchepieds sous les portières, se dissimulent

des solutions mécaniques (moteur, suspension et châssis) dérivées de la formidable 300 SL Gullwing. La 300 S est motorisée par le 6-cylindres en alliage léger, 3 l, à simple arbre à cames en tête, alimenté par trois carburateurs Solex, développant 150 ch à 5 000 tr/min, capable de propulser cette voiture de 1 760 kg à une vitesse de pointe de 175 km/h. Son châssis en X constitué de tubes d'acier ovales bénéficie de la suspension indépendante et de freins à tambour en aluminium aileté sur les quatre roues. Une seule évolution majeure

marquera la carrière de ce modèle : l'injection Bosch sur la 300 Sc. Outre sa prestance et ses performances, son coût (deux fois plus élevé que celui d'une 300 SL Gullwing et d'une Rolls Royce) a participé au prestige de ce modèle particulièrement apprécié des grands de ce monde, de la royauté à l'élite hollywoodienne et aux magnats de l'industrie, tels l'Aga Khan, et les acteurs Bing Crosby et Clark Gable, pour ne citer qu'eux. La 300 S fait aujourd'hui partie des Mercedes-Benz d'après-guerre les plus recherchées.

La 300 S qui illustre ces pages est une vraie rareté, puisqu'il s'agit de l'un des 216 coupés fabriqués. La voiture fut repeinte, et son intérieur en sublime cuir rouge, refait. Le nouvel acquéreur pourra se contenter de restaurer la partie mécanique, ou s'attaquer à une restauration dans les règles de l'art, que mérite certainement ce monstre sacré de la marque à l'étoile. Lors de notre examen, nous avons noté que la traverse moteur avait été ressoudée.

The 300 S is powered by the 3-liter, single overhead cam, 6-cylinder light alloy engine fed by three Solex carburetors, developing 150 hp at 5,000 rpm, capable of propelling this 1,760 kg car to a top speed of 175 km/h. Its X-shaped chassis made of oval steel tubes benefits from independent suspension and winged aluminum drum brakes on all four wheels. Only one major evolution will mark the career of this model: the Bosch injection on the 300 Sc. In addition to its presence and performance, its cost (twice as high as that of a 300 SL Gullwing and a Rolls Royce) contributed to the prestige of this model particularly appreciated by the greats

of this world, from royalty to Hollywood elites and industry leaders, such as the Aga Khan or actors Bing Crosby and Clark Gable, to quote only them. Today, the 300 S is one of the most sought-after post-war Mercedes-Benzes. The 300 S pictured here is a true rarity, as it is one of only 216 coupes built. The car was repainted, and its interior in sublime red leather, redone. The new owner will be able to simply restore the mechanical part, or to tackle a restoration in the rules of the art, which this sacred monster of the star brand certainly deserves. During our examination, we noticed that the engine traverse had been re-welded.



After the Second World War, Mercedes-Benz needed a high-end model to regain its prestige. The Mercedes-Benz 300 sedan was presented at the 1951 Frankfurt Motor Show and was the first new post-war model in the German company's catalog. Konrad Adenauer, the first chancellor of the Federal Republic of Germany, made it his official vehicle and used six different ones during his term of office. So much so that the 300 will be commonly renamed 300 Adenauer. The sedan was soon joined by the 300 S (Super), presented at the Paris Motor Show in October 1951, which was a short-wheelbase

derivative of the 300 sedan. True to the brand's slogan «Das Beste oder nichts», the best or nothing, the 300 S, available as a Coupé, Cabriolet and Roadster, was aimed at wealthy customers. To achieve this, it was presented at the time as the most luxurious and technically advanced vehicle on the market. Assembled by top technicians at the Mercedes-Benz Karosserie in Sindelfingen under the direction of design chief Hermann Ahrens, its bodywork is elegant with headlights integrated into the front wings. The finish is also impeccable, from hand-stitched leather seats to the inlay of precious wood, the precise fit of the doors,

the beautifully polished paint and chrome, and the custom-made luggage that comes with each car. The extensive handwork required for the exclusive production of each example of this luxury car limited its production to a total of 560 examples between 1952 and 1955, of which 216 were coupes, 203 convertibles and 141 roadsters. Under its conservative lines, enhanced by a majestic vertical grille set back from the front wings detached from the hood and its running boards under the doors, are hidden mechanical solutions (engine, suspension and chassis) derived from the formidable 300 SL Gullwing.



Superbe patine, restauration intelligente
Moteur d'origine et seulement 3 propriétaires
Rarissime et éligible au Mille Miglia

Titre de circulation marocain
Chassis n° 1100 ES 500435
Moteur n° 1100 S 500452

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

*Moroccan registration title
Chassis n° 1100 ES 500435
Engine n° 1100 S 500452*

120 000 - 180 000 €



Fiat 1951 1100 ES COUPÉ Pinin Farina

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

un habitacle plus cossu et surtout une ligne équilibrée rappelant à si méprendre la Lancia Aurelia B20 GT... Présenté en 1949, le Coupé Fiat conserve l'élégant pare-brise en coupe-vent mais se caractérise par une robe plus galbée et élancée, rappelant les plus belles carrosseries italiennes telles que Maserati, Siata, Stanguellini ou encore Cisitalia. Si extérieurement la S et la ES ne se différencient pas, l'habitacle est plus spartiate dans sa version S alors que la ES dispose d'un tableau de bord plus

complet, d'une banquette avant plutôt que de deux sièges séparés et même d'une petite banquette à l'arrière. Que ce soit les boutons poussoirs, les accessoires de portes, les loquets de déflecteurs, ou les poignets extérieurs, jamais une Fiat n'a poussé le raffinement aussi loin dans le détail. Certains prix glanés lors de concours d'élégance viendront d'ailleurs récompenser cette beauté intemporelle, dont "officiellement" 400 exemplaires verront le jour jusqu'en 1951.



Aujourd'hui, on compterait moins d'une dizaine d'exemplaires de Fiat 1100 ES Coupé Pinin Farina dans le Monde.

Celui que nous présentons aujourd'hui à la vente a une histoire des plus singulières. #500435 est sortie des chaînes de production du Lingotto, à Turin, le 5 juin 1950. Elle sera envoyée à la carrozzeria Pinin Farina le 5 septembre avant de revenir au Lingotto pour ses essais de mise en service. Elle est alors envoyée chez le concessionnaire Fiat de Bozano, au Nord-Est de l'Italie mais elle n'y trouvera certainement pas acquéreur car elle revient à Turin début 1951 pour être finalement expédiée au Maroc le 5 mars au garage Afric Auto de Casablanca. C'est alors qu'elle obtient sa première immatriculation n'ayant jamais eu de plaques italiennes auparavant. Son tout premier propriétaire en revanche est bien

d'origine italienne lui, Noé Ceccheti. Est-ce lui qui court le VIe Rallye du Maroc cette même année ? Ou bien l'a-t-il déjà revendue à Albert Manarino, qu'on retrouve au départ des 12 Heures de Casablanca en 1952 ?

Sur les indications de son ami et mentor Yves Joseph, un collectionneur éclairé, son actuel propriétaire, un français établi au Maroc, la découvre au milieu des années 1980. La Fiat est protégée de l'humidité et des intempéries dans le sous-sol d'un immeuble de Casablanca mais elle a été le terrain de jeu des enfants du quartier ! Malgré cela, l'auto est complète et « matching numbers », à l'exception des vitrages et de ses enjoliveurs spécifiques. Pas effrayé par le chantier à venir, sa restauration débute au milieu des années 1990 et s'étalera sur 15 ans. Il faut dire, son propriétaire n'en est pas à son coup d'essai mais le temps lui manque. De ses

mains, l'ensemble de la carrosserie, le châssis et la mécanique seront restaurés. Sa restauration terminée, elle sera exposée lors de la 5^{ème} édition du Gentleman Drivers Awards 2017 à Marrakech. A cette occasion, son propriétaire remportera un prix d'honneur des mains de Paolo Pininfarina ! La voiture a été révisée en début d'année à l'Atelier 46 près de Paris avec la réfection intégrale du réservoir, du circuit d'essence et le réglage de la carburation.

Rarissime, Il resterait moins de 10 exemplaires de ce modèle éligible aux Mille Miglia et à bien d'autres événements majeurs. Belle, rare, matching et à l'historique limpide, il ne fait aucun doute que cette voiture est une jolie découverte...

Immediately after the Second World War, Fiat was in a difficult situation financially. Thanks to the help provided by the Marshall Plan, the factories which had been destroyed during the war were rebuilt and the Turin-based manufacturer returned to a level of production comparable to the 1930s. New models were then introduced, including the Fiat 1100, which was produced in several different versions, among them a rare Coupé designed by Pinin Farina. This was more elegant and more GT-like, with a more luxurious interior and, above all, a well-balanced design which could be mistaken for that of the Lancia Aurelia B20 GT ... First shown in 1949, the Fiat Coupé retained the stylish wind-cheating front screen, but was characterized by its slender and more shapely bodywork, which brought to mind the most beautiful Italian coachwork produced by the likes of Maserati, Siata, Stanguellini or Cisitalia. Externally, there was no difference between the S and ES models, but the interior of the S was more basic, while the ES had a better stocked dashboard, a front bench seat in place of two

separate seats and even a small bench seat in the rear. Whether you looked at the pushbutton switches, the door trim, quarterlight catches or exterior door handles, Fiat had never demonstrated such refinement down to the smallest detail. A number of prizes gleaned at concours d'élégance moreover rewarded this timeless beauty, of which "officially" 400 examples were produced until 1951.

Today, it is thought that fewer than ten examples of the Fiat 1100 ES Coupé Pinin Farina remain in the world. The model we are presenting at auction today has a quite remarkable history. Chassis no. 500435 left the production line at Lingotto in Turin on 5 June 1950. It was sent to the Carrozzeria Pinin Farina on 5 September before returning to Lingotto for pre-delivery testing. It was then dispatched to the Fiat dealer in Bolzano in north-east Italy, but it evidently did not find a buyer there, as it returned to Turin at the start of 1951, before finally being sent to Morocco on 5 March, to the Afric Auto garage in Casablanca. Only then was it registered for





the first time, never having had Italian plates beforehand. Its first owner, however, was very much an Italian, one Noé Cecchetti. Did he drive it in the 6th Morocco Rally that same year? Or had he already sold it to Albert Manarino, who competed in the Casablanca 12 Hours race in 1952?

Based on the information supplied by his friend and mentor Yves Joseph, a discerning collector, the car's current owner, a Frenchman living in Morocco, discovered it in the mid-1980s. The

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

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

Carrosserie en aluminium
Témoignage passionnant d'une époque révolue
Mécanique performante et éprouvée

*Aluminum bodywork
Exciting witness of a bygone era
High performance and proven mechanics*

55 000 - 75 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° AR146814641

*French historic registration title
Chassis n° AR146814641*



1959

ALFA ROMEO

BARCETTA 1300

Patrie de la *Dolce Vita*, l'Italie est un pays qui vit par passion. La passion pour les arts, la passion pour la gastronomie, la passion pour le sport, la passion pour l'automobile... On vous laisse compléter la liste !

Si les plus belles voitures ayant foulé les routes du globe ont presque toutes été dessinées par un atelier ou un designer italien, Pininfarina, Zagato, Bertone ou Touring pour ne citer qu'eux, il existait aussi des artisans indépendants, œuvrant dans une *carrozzeria* cachée dans la campagne, au fin fond de villages solitaires capables de réaliser les rêves les plus fous de leurs clients.

Travaillant à l'oreille et au toucher seulement, ils devaient être capables de transformer une banale voiture en somptueuse automobile pour un jeune pilote ambitieux cherchant sa prochaine monture ou un riche *gentleman driver* voulant une voiture unique pour rejoindre sa propriété à la campagne. Les artisans dans ces *officine*s utilisaient le plus souvent des bases mécaniques éprouvées, sur lesquelles ils greffaient des carrosseries en aluminium, spécialité nationale. Les plus célèbres d'entre eux ont grossi puis furent absorbés par des constructeurs ou devenus des préparateurs reconnus, tandis que les autres survivent

aujourd'hui par le biais des voitures qu'ils nous ont offertes.

La voiture que nous vous présentons aujourd'hui commence sa vie en tant qu'Alfa Romeo Giulietta. Elle verra sa vie chamboulée le jour où elle sera déposée chez uns de ses sorciers de l'alu, capable de transformer une simple berline en barquette digne des plus belles réalisations italiennes. Superbe sous tous les angles, ses lignes sont basses, tendues et parfaitement proportionnées, lui conférant une allure extrêmement sportive. Entièrement réalisée en aluminium, son poids contenu lui assure un comportement joueur

et des performances élevées grâce à son joli moteur à double arbre à cames en tête géré par deux carburateurs Weber double corps. Dans l'habitacle on retrouve les composants qui font le charme de la marque milanaise avec cette fois-ci une position de conduite très basse et parfaitement adaptée pour les grands gabarits avec une dérive courant sur le capot arrière, rappelant les Ferrari 250 Testa Rossa de la

même période. Montée sur des jantes à rayons, la voiture est équipée de freins à tambours aux quatre roues, ce qui est largement suffisant pour stopper l'auto. Vendue avec une carte grise française de collection d'Alfa Romeo Giulietta de 1959 et plusieurs factures d'entretien, cette voiture vient d'être révisée mais devra recevoir quatre pneus neufs.



Birthplace of the Dolce Vita, Italy is a country that lives by passion. Passion for the arts, passion for gastronomy, passion for sports, passion for cars... We let you complete the list!

If the most beautiful cars that have trodden the roads of the world were almost all designed by an Italian workshop or designer, Pininfarina, Zagato, Bertone or Touring to name but a few, there were also independent craftsmen, working in a carrozzeria hidden in the countryside, in the depths of solitary villages capable of realizing the wildest dreams of their customers. Working

by ear and touch only, they had to be able to transform a banal car into a sumptuous automobile for an ambitious young driver looking for his next steed or a rich gentleman driver wanting a unique car to escape to the countryside. The craftsmen in these shops usually used proven mechanical bases, onto which they grafted aluminum bodies, a national specialty. The most famous of them grew and were then absorbed by manufacturers or became recognized tuners, while the others survive today through the cars they offered us.

The car we are presenting today started its life

as an Alfa Romeo Giulietta. It will see its life turned upside down the day it will be dropped off at one of these aluminum wizards, capable of transforming a simple sedan into a barchetta worthy of the most extraordinary Italian achievements. Superb from all angles, its lines are low, taut, and perfectly proportioned, giving it an extremely sporty look. Entirely made of aluminum, its contained weight ensures a playful behavior and high performances thanks to its nice engine with double overhead camshaft fed by two Weber double body carburetors. In the cockpit we find the components that make the charm of the Milanese brand with this time

a very low driving position, perfectly adapted for tall people with a fin running on the rear hood, reminding the Ferrari 250 Testa Rossa of the same period. Mounted on spoked rims, the car is equipped with drum brakes on all four wheels, which is more than enough to stop the car. Sold with a 1959 Alfa Romeo Giulietta French historic title and several maintenance invoices, this car has just been serviced but will need four new tires.



Carrosserie Touring Superleggera
Intéressante base de restauration
Une des premières fabriquées
Titre de circulation américain
Véhicule dédouané
Châssis n° 82400*1096*
Moteur n° 82300*1434*

Touring Superleggera body
Interesting restoration basis
One of the first examples manufactured
American registration title.
Customs cleared
*Chassis n° 82400*1096**
*Engine n° 82300*1434**

10 000 – 20 000 €



LANCIA FLAMINIA

1959

GT TOURING

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 présentée par Lancia et Touring une version GT de la Flaminia. Construite sur un empattement réduit de 2 870 à 2 520 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'instrumentation est identique à celle de la berline, mais le volant est à trois branches et jante en bois. L'élégante sellerie en cuir se distingue par le dessin des dossiers à trois larges côtes dits « en trèfle ». Sous le capot, on retrouve un moteur V6 de 2,5 l disponible en simple puis triple carburateurs développant ainsi 119 puis 140 ch. Réputée pour son comportement moderne, ses quatre freins à disque, son essieu arrière de Dion et sa boîte 4-vitesses placée à l'arrière font de la Flaminia GT une voiture équilibrée et extrêmement agréable à

conduire. La GT connaîtra quelques évolutions : en 1962, une version GTL avec deux places d'appoint supplémentaires sera proposée et, en 1963, elle se verra équipée du nouveau V6 de 2,8 l. Au final 2 016 coupés toutes versions confondues auront été fabriqués par Touring.

Notre Flaminia est sortie des chaînes le 22 octobre 1959, ce qui en fait l'un des tous premiers exemplaires fabriqués. Il présentait une carrosserie noire associée à un intérieur beige. Sous le capot, on retrouve le V6 de 2,5 l équipé d'un simple carburateur ; on notera qu'il s'agit bien de son moteur d'origine.



Cette auto de provenance américaine constitue une intéressante base de restauration. Elle a subi un choc avant droit largement réparable, et se présente presque complète : elle dispose par exemple de tous ses vitrages. Elle est accompagnée de son titre de circulation américain et de son attestation de dédouanement. Il s'agit

là d'une auto rare en état sortie de grange qui permettra à son nouvel acquéreur d'engager une restauration complète lui permettant d'avoir une auto réellement restaurée, ce qui est rare pour ce modèle, la majorité des autos sur le marché ayant seulement bénéficié d'une peinture, mais rarement d'une restauration de la carrosserie.



Designed by Pininfarina, the Lancia Flaminia sedan made its debut at the Turin Motor Show in 1956 and embodied the idea of an Italian luxury car. The Flaminia was the successor to the Aurelia, but the monocoque construction was different and the traditional telescopic front suspension was replaced by a double wishbone with more modern coil springs. Two years later, still at the Turin Motor Show, Lancia and Touring presented a GT version of the Flaminia. Built on a wheelbase reduced from 2,870 to 2,520 cm, it is a Touring Superleggera designed car with a thin steel tube frame clad in aluminum.

The design is elegant and the interior bright thanks to a large rear window. The instrumentation is identical to that of the sedan, but the steering wheel differs, with a three-spoke design surrounded by a wooden rim. The elegant leather upholstery is distinguished by the design of the backrests with three wide ribs called «cloverleaf». Under the hood is a 2.5-liter V6 engine available with single and triple carburetors, developing 119 and 140 hp. Renowned for its modern handling, its four disc brakes, its de Dion rear axle and its 4-speed gearbox placed at the rear, the Flaminia GT is a well-balanced and extremely pleasant car to drive. The GT

was to undergo a few changes: in 1962, a GTL version with two extra seats was offered and in 1963, it was equipped with the new 2.8-liter V6. In the end, Touring produced 2,016 coupes of both versions.

Our Flaminia rolled off the assembly line on October 22, 1959, making it one of the very first examples produced. It featured a black body combined with a beige interior. Under the hood, we find the 2.5L V6 equipped with a single carburetor; we note that it is indeed its original engine. This American car is an interesting basis for restoration. It has suffered

a front right shock that is largely repairable, and is almost complete: for example, it has all its windows. It is accompanied by its US registration and its customs clearance certificate. This is a rare car in «barnfind» condition that will allow its new owner to undertake a complete restoration allowing him to have a truly restored car, which is rare for this model, as most of the cars on the market have only benefited from a paint job and rarely from a body restoration.



Carrosserie Touring Superleggera
Moins de 150 exemplaires
Mécanique efficace et robuste

Titre de circulation espagnol
Châssis n° 3190189

Bodywork Touring Superleggera
Less than 150 units
Efficient and robust mechanics

Spanish registration title
Chassis n° 3190189

35 000 – 45 000 €



1966 SUNBEAM VENEZIA TOURING

Àu début des années 1960, le groupe britannique Rootes dispose de nombreuses marques (Hillman, Singer, Humber ou... Sunbeam) occupant les différents segments du marché. En compétition, et notamment en rallye, c'est le roadster Sunbeam Alpine qui est chargé de défendre les couleurs du groupe face aux Triumph et MG concurrentes. Le marché américain est plutôt porteur, mais pourquoi ne pas tenter de conquérir le cœur des Italiens ? Les dirigeants du groupe passent un contrat avec la carrozzeria Touring, qui se chargera de construire sur place des Sunbeam Alpine et des Hillman Super Minx. Il est aussi décidé de développer un véhicule spécifique au marché transalpin, cette fois-ci capable de concurrencer les plus belles GT italiennes, dont les Lancia Flaminia et autres Alfa Romeo 2600, pas moins !

Touring élabore donc une étonnante GT 4-places sur châssis d'Hillman, avec le 4-cylindres Rootes de 1 592 cm³. La Sunbeam Venezia (Venise en italien) est née ! Présentée au Salon de Milan 1963, la voiture, carrossée selon le procédé Superleggera, rencontre un certain succès, cependant limité par son prix de vente, équivalent à celui d'une Jaguar Mk 2, et bien plus élevé que les rivales désignées. Sur les 300 voitures (puis 250) prévues, il n'en sera finalement fabriqué que moins de 150, quelques exemplaires étant exportés, notamment au Royaume-Uni ou en Espagne.

C'est le cas de la voiture que nous vous proposons, qui réapparut aux mains d'un amateur ibérique au début des années 1990. Initialement de couleur bleu marine avec un intérieur marron, et équipé du moteur 1 592 cm³ accouplé à une boîte de

vitesse automatique, il fut décidé de restaurer la voiture dans sa configuration actuelle : teinte grise, intérieur en tissu bleu, et moteur 1 725 cm³ (qui remplaça le 1 592 cm³ dans la gamme Rootes au milieu des années 1960, réputé pour sa fiabilité et sa robustesse) accolé à une boîte mécanique. La restauration de la voiture vient à peine d'être terminée, et c'est donc son futur propriétaire qui effectuera les premiers kilomètres à son volant. Nous avons pu constater le sérieux du travail réalisé, que ce soit au niveau carrosserie (même si l'ajustage des éléments mériterait d'être repris), intérieur et mécanique. Les Sunbeam Venezia sont rares sur le marché, et la cote modérée de cette authentique création Touring ne doit pas vous faire hésiter longtemps...



At the beginning of the 1960s, the British Rootes group owned many brands (Hillman, Singer, Humber or... Sunbeam) occupying different market segments. In competition, and in particular in rallying, it is the Sunbeam Alpine roadster which is in charge of defending the colors of the group against Triumph and MG competitors. The American market is rather successful, but why not try to conquer the hearts of Italians? The group's directors signed a contract with Carrozzeria Touring, which would build Sunbeam Alpines and Hillman Super Minxes on site. It was also decided to develop a vehicle specifically for the Italian market, this time capable of competing with the most beautiful Italian GTs, including the Lancia Flaminia and Alfa Romeo 2600,

no less! Touring therefore developed an astonishing 4-seater GT on a Hillman chassis, with the Rootes 4-cylinder 1,592 cc engine. The Sunbeam Venezia (Venice in Italian) was born! Presented at the 1963 Milan Motor Show, the car, bodied according to the Superleggera process, was met with a certain success, however limited by its selling price, equivalent to that of a Jaguar Mk 2, and much higher than the designated rivals. Out of the 300 cars (then 250) planned, only 150 were finally produced, with a few examples being exported, notably to the United Kingdom and Spain. This is the case of the car we are proposing, which reappeared in the hands of an Iberian enthusiast in the early 1990s. Initially in navy blue with a brown interior, and equipped with

the 1,592 cc engine coupled to an automatic gearbox, it was decided to restore the car to its current configuration: grey color, blue fabric interior, and 1,725 cc engine (which replaced the 1,592 cc in the Rootes range in the mid-1960s, renowned for its reliability and robustness) coupled to a mechanical gearbox. The restoration of the car has just been completed, and it is therefore its future owner who will drive it for the first time. We could notice the seriousness of the work done, whether it is on the body (even if the adjustment of the elements would deserve to be resumed), interior and mechanics. Sunbeam Venezias are rare on the market, and the moderate price of this authentic Touring creation should not make you hesitate for long...

Ex-collection Dovaz / *Sleeping beauties*
Moteur remis en route
Incroyable patine

Vendue sans carte grise
Châssis n° 162117

Ex-Dovaz / *Sleeping beauties collection*
Engine restarted
Incredible patina

No registration title
Chassis n° 162117

15 000 – 20 000 €



1948 LINCOLN Continental V12

La marque Lincoln, symbole du haut de gamme *made in USA*, fut fondée en 1917 par un ancien directeur général de chez Cadillac, initialement pour construire des moteurs d'avions, en pleine guerre mondiale. L'usine se recycla dans l'automobile en 1921, et construisit dès le début des automobiles parmi les plus raffinées du marché américain, inspirées des Cadillac. Plusieurs présidents américains roulèrent en Lincoln, qui devint de fait rapidement la « voiture des Présidents ». En proie à des difficultés financières, la marque fut rachetée par un certain Henry Ford, qui plaça son fils Edsel à la direction. En 1933, les Lincoln furent toutes motorisées par des V12, et la marque devint fournisseur officiel de la Maison Blanche ! Edsel fit construire à la même période une auto

pour son usage personnel, qui fut peu après intégrée au catalogue, baptisée Continental. Cette première série fut construite jusqu'en 1948. Il s'agit de la dernière voiture à moteur V12 à avoir été produite par un grand constructeur automobile américain. Cette Lincoln fut immatriculée au nom de Claude Dovaz à Paris en décembre 1966. Il s'agissait en fait du frère du célèbre œnologue Michel Dovaz, qui amassa un nombre considérable de belles automobiles, d'avant et d'après-guerre dans sa propriété de Villemaréchal (77). Sa collection de belles endormies fit l'objet au début des années 1980 d'un reportage photo qui fit le tour du monde. Les Bugatti, Ferrari et autres Alfa Romeo furent pillées, exposées et vendues dans les années 1990, tandis qu'une poignée d'autos,

dont cette Lincoln Coupé (et un autre modèle Cabriolet) restèrent entreposées au château de Bagat, dans le Lot. Elles furent finalement vendues au début des années 2000, au profit d'une œuvre caritative. La Lincoln Coupé est toujours dans son état d'origine, un peu avancé, mais son émouvante patine pourrait peut-être être conservée si son futur acquéreur se contente d'une sérieuse restauration mécanique. Notons que le moteur fut redémarré il y a quelques années, sans bruit ni fumée suspects. C'est certainement l'une des dernières occasions d'acquérir l'une de ces légendaires beautés endormies rassemblées par l'inénarrable Michel Dovaz.



The Lincoln brand, symbol of American high-end automotive production was founded in 1917 by a former Cadillac general manager, initially to build airplane engines, in the midst of World War I. The factory switched to automobiles in 1921, and instantly began building some of the most refined automobiles on the American market, largely inspired by Cadillacs however. Several U.S. presidents were driven around in Lincolns, which quickly became the «cars of presidents». In financial difficulties, the brand was bought by a man named Henry Ford, who put his son Edsel in charge. In 1933, all Lincolns were powered by V12s, and the brand became the official supplier to the White House! At the

same time, Edsel had a car built for his own use, which was soon included in the catalog, called the Continental. This first series was built until 1948. It was the last V12-powered car to be produced by a major American car manufacturer.

This Lincoln was registered to Claude Dovaz in Paris in December 1966. If this name sounds familiar, it is because he was the brother of the famous oenologist Michel Dovaz, who amassed a considerable number of beautiful cars, both pre- and post-war, in his property of Villemaréchal. His collection of sleeping beauties was the subject of a photo report in the early 1980s that went around the world. The Bugattis, Ferraris

and other Alfa Romeos on the property were looted, before being exhibited and sold in the 1990s, while a handful of cars, including this Lincoln Coupe (and another Cabriolet model) remained in storage at the Château de Bagat, in the Lot. They were finally sold in the early 2000s for charity. The Lincoln Coupe is still in its original, somewhat advanced condition, but its touching patina could perhaps be preserved if the future buyer is content with a serious mechanical restoration. Note that the engine was restarted a few years ago, without any suspicious noise or smoke. This is certainly one of the last opportunities to acquire one of these legendary sleeping beauties collected by the inimitable Michel Dovaz.

Belle présentation
Kilométrage peu élevé
Plus de 25 000 € de factures récentes

Titre de circulation belge
Châssis n° WDBBA48D5HA068979

Nice presentation
Low mileage
More than 25 000 € of recent invoices

Belgian registration title
Chassis n° WDBBA48D5HA068979

30 000 – 40 000 €



1987 MERCEDES 560 SL

Troisième génération des SL Mercedes présentée en 1971, la R107 bénéficiera d'une longue carrière de 18 ans. Ce roadster fera l'admiration des américains qui absorberont à eux seuls les deux tiers de sa production. En 1986, Mercedes livre sa dernière évolution: la 560 SL, réservée aux marchés nord-américain, japonais et australien. Sous le capot on retrouve un V8 de 5,5 l développant 230 ch dans sa version américaine, associé à une boîte automatique. Cette ultime série bénéficiera d'un haut niveau d'équipement de série dont une sellerie en cuir, un système d'alarme, des airbags, ou un système ABS. La voiture dispose aussi d'une nouvelle suspension arrière et d'un différentiel à glissement limité. Sur le marché nord-américain, la 560 SL doit répondre aux normes spécifiques en vigueur. Elle est donc équipée de doubles projecteurs ronds, d'un troisième feu stop central, ou encore de pare-chocs à absorption d'énergie. Elle tirera sa

révérence en 1989 avec 49 347 exemplaires fabriqués.

Fabriquée le 21 avril 1987, cette Mercedes 560 SL, qui totalisait le jour de notre visite près de 102 000 miles au compteur (soit environ 163 000 km, kilométrage d'origine confirmé par le Carfax), fut livrée neuve en Californie en septembre de la même année à une certaine Carmen Melendez. Elle fut importée en Europe en 2015, depuis les Etats-Unis, par son propriétaire actuel, résidant en Belgique. Elle présente une combinaison de couleur à la fois sobre et élégante. Sa carrosserie bleu foncée (peinture d'origine) est associée à une capote en toile bleue, et le tout est en bel état de conservation. Dans l'habitacle on retrouve une sellerie en cuir gris à passepoil bleu récemment refaite. Les boiseries du tableau de bord et les moquettes sont également en bon état. Sur la route, le comportement est conforme à nos attentes. Le coupleur moteur

8-cylindres en V prend bien ses tours et la boîte de vitesse automatique enchaîne ses rapports sans à-coups. Si on écrase l'accélérateur, le kick-down opère, et la Mercedes bondit. Depuis son achat, l'actuel propriétaire a dépensé sans compter pour tour à tour mettre la voiture à son goût (changement des jantes pour celles de la génération précédente, montage d'un poste radio GPS et pose d'un volant Moto-Lita à jante bois) et corriger des petits défauts insignifiants. Très pointilleux, notre amateur a dépensé plus de 25 000 € pour mettre la voiture au niveau qu'il souhaitait. Les 560 SL en très bon état de fonctionnement sont rares sur le marché. Et si cet exemplaire présente quelques petits défauts de carrosserie inhérents à une voiture construite il y a plus de 30 ans, il ravira celui qui cherche une R107 motorisée par ce légendaire V8 prête à prendre la route. Notons que la voiture sera vendue avec son hard-top d'origine.



Third generation of the Mercedes SL presented in 1971, the R107 will have an exceptionally 18 years long career. This roadster will make the admiration of the Americans who will absorb alone the two thirds of its production. In 1986, Mercedes delivers its last evolution: the 560 SL which will be reserved for the North American, Japanese and Australian markets. Under the hood is a 5.5-liter V8 putting out 230 hp in its American version, coupled with an automatic gearbox. This ultimate series will benefit from a high level of standard equipment including leather upholstery, an alarm system, airbags and ABS. The car also gets a new rear suspension and a limited slip differential for better torque management. For the North American market, the 560 SL has to meet specific standards. It is therefore equipped with double round headlights, a third central brake light and

energy-absorbing bumpers. It will retire in 1989 with 49 347 units manufactured. In the tradition of the Mercedes SL.

Manufactured on April 21, 1987, this Mercedes 560 SL, which had nearly 102,000 miles on the odometer on the day of our visit (or about 163,000 km, original mileage confirmed by the Carfax), was delivered new in California in September of the same year to a certain Carmen Melendez. It was imported to Europe in 2015 from the United States by its current owner, residing in Belgium. It has a sober and elegant color combination. Its dark blue body (original paint) is paired with a blue canvas top, and the whole thing is in beautiful condition. Inside, the grey leather upholstery with blue piping has been recently redone. The dashboard woodwork and carpets are also in good condition.

On the road, the behavior is as expected. The torque V8 engine revs well and the automatic transmission shifts smoothly. If you step on the gas pedal, the kick-down operates, and the Mercedes pounces. Since its purchase, the current owner has spent lavishly to make the car to his liking (changing the rims to those of the previous generation, fitting a GPS radio and installing a Moto-Lita steering wheel with a wooden rim) and to correct small insignificant defects. Very fussy, our amateur spent more than 25 000 € to bring the car to the level he wanted. 560 SLs in very good working condition are rare on the market. And if this car has some small body defects inherent to a car built more than 30 years ago, it will delight the ones looking for a R107 powered by this legendary V8 ready to take the road. Note that the car will be sold with its original hard-top.

Authentique code K
Historique intéressant
Frais récents

Carte grise française
Châssis n° 5R07K137401

*Genuine K code
Interesting history
Recent expenses*

*French registration title
Chassis n° 5R07K137401*

35 000 - 50 000 €



1964
FORD Mustang
289 Code K

Le 17 avril 1964 à New York, Ford révèle son nouveau modèle, la Mustang. Cela fait l'effet d'une bombe sur le marché automobile américain : 22 000 exemplaires sont commandés ce jour-là. Lee Iacocca, alors Directeur Général de Ford vient de lancer le nouveau concept de Pony Car : une voiture compacte, d'inspiration européenne, à faible budget et personnalisable à souhaits. Dès 1964, la Mustang est disponible en coupé et cabriolet, gamme à laquelle s'ajoutera, en 1965, une carrosserie *fastback*. Trois motorisations sont disponibles, le 6-cylindres en ligne de 2,8 l, un V8 260 ci (4,2 l) et l'excellent V8 289ci (4,7 l).

Dès 1966, le modèle dépasse le million d'unités produites, et son image à la fois jeune, tendance et sportive attire des préparateurs tels que Carroll Shelby, qui connaîtra de nombreux succès avec ses déclinaisons GT 350 puis 500. La France n'échappe pas au mythe : Claude Lelouch, assisté par Henri Chemin, alors directeur des relations publiques chez Ford, feront entrer la Mustang dans la légende grâce au film *Un homme et une femme*, où elle participe au rallye de Monte Carlo. Le même Henri Chemin engagera Johnny Hallyday lors du rallye de Monte Carlo 1967, offrant à la Mustang un coup marketing extraordinaire.

La Mustang ici présentée est une très rare Code K de couleur *Wimbledon white* et à l'intérieur en skaï noir. Elle fut commandée en novembre 1964, vraisemblablement par un amateur éclairé de sport automobile vu la configuration de l'engin : moteur High Performance 271 hp, boîte 4-vitesses, pont court 3.89, Rally pack, ceintures ventrales... Le bon de commande d'origine et le carnet d'entretien sont présents avec la Mustang ! Construite à l'usine de San José en Californie, elle est alors livrée au garage California Motor à Glendale en fin d'année 1964, pour être remise au propriétaire, un certain M. Stobie, immatriculée PBN 455.

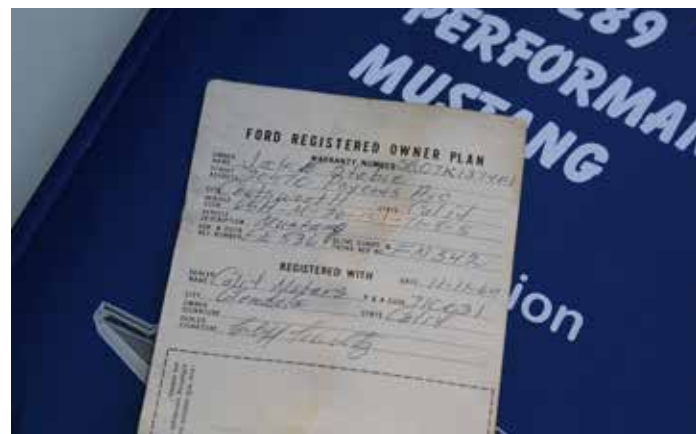


Elle change de main en 1973 puis quelques propriétaires se succèdent, toujours californiens, avant qu'elle ne change d'Etat, direction l'Arkansas.

En 2005, elle est à nouveau à vendre et c'est un collectionneur français qui l'importe sous nos latitudes, destination Nice. La voiture sera toujours entretenue par des spécialistes de renom et, en 2014, le propriétaire actuel s'en porte acquéreur. Le moteur sera reconditionné entièrement en juin 2020 avec le remplacement

des coussinets de bielles, la rectification du bloc, la transformation des culasses au sans plomb et la pose d'un embrayage neuf.

Notre essai nous confirmera le très bon état général de la Mustang. Le moteur est incroyablement coupleux et puissant, la boîte précise, les freins efficaces... Rares sont les authentiques « Code K » présentes sur le marché et nous vous offrons ici une chance rare d'acquérir un modèle qui comblera l'amateur de Mustang.



On the 17th of April 1964, Ford reveals its new model in New-York, the Mustang. It had the effect of a bomb on the American car market: 22 000 cars were ordered that day. Lee Iacocca, Ford's General Manager at the time, had just launched the new Pony Car concept: a compact, European-inspired, low-budget car that could be customized as desired. As early as 1964, the Mustang was available as a coupe and convertible, a range to which a fastback body was added in 1965. Three engines were available, the 2.8-litre in-line 6-cylinder, a 260 ci V8 (4.2 l) and the excellent 289ci V8 (4.7 l). From 1966, the model exceeded

one million units produced, and its young, trendy and sporty image attracted tuners such as Carroll Shelby, who will have many successes with its GT 350 and 500 versions. France did not escape the myth: Claude Lelouch, assisted by Henri Chemin, then director of public relations at Ford, will enter a Mustang in the Monte Carlo Rally in his movie "Un homme et une femme". The same Henri Chemin then hired Johnny Hallyday for the 1967 Monte Carlo Rally, another marketing coup which cemented the Mustang's position as a poster car in the hearts of the French youth. The Mustang presented here is a very rare

Code K in Wimbledon white with a black leather interior. It was ordered in November 1964, probably by an enlightened motorsport enthusiast considering the configuration of the car: 271 hp High Performance engine, 4-speed gearbox, 3.89 short axle, Rally pack, belts... The original order form and service book are still present ! Built at the San Jose factory in California, it was delivered to the California Motor Garage in Glendale at the end of 1964, to be given to the owner, a certain Mr. Stobie, with the registration number PBN 455. It changed hands in 1973 and then several owners followed, always in California, before it moved

to Arkansas. In 2005 it is again for sale and it is a French collector who imports it in our country, destination Nice. The car will always be maintained by renowned specialists and is bought in 2014 by the current owner. The engine will be entirely reconditioned in June 2020 with the replacement of the connecting rod bearings, the rectification of the block, the transformation of the cylinder heads to allow

unleaded fuel and the installation of a new clutch. Our test drive will confirm the very good overall condition of the Mustang. The engine is incredibly torquey and powerful, the gearbox precise, the brakes efficient... Few authentic «Code Ks» are available on the market: we offer you here a rare chance to acquire a model that will satisfy all Mustang lovers.



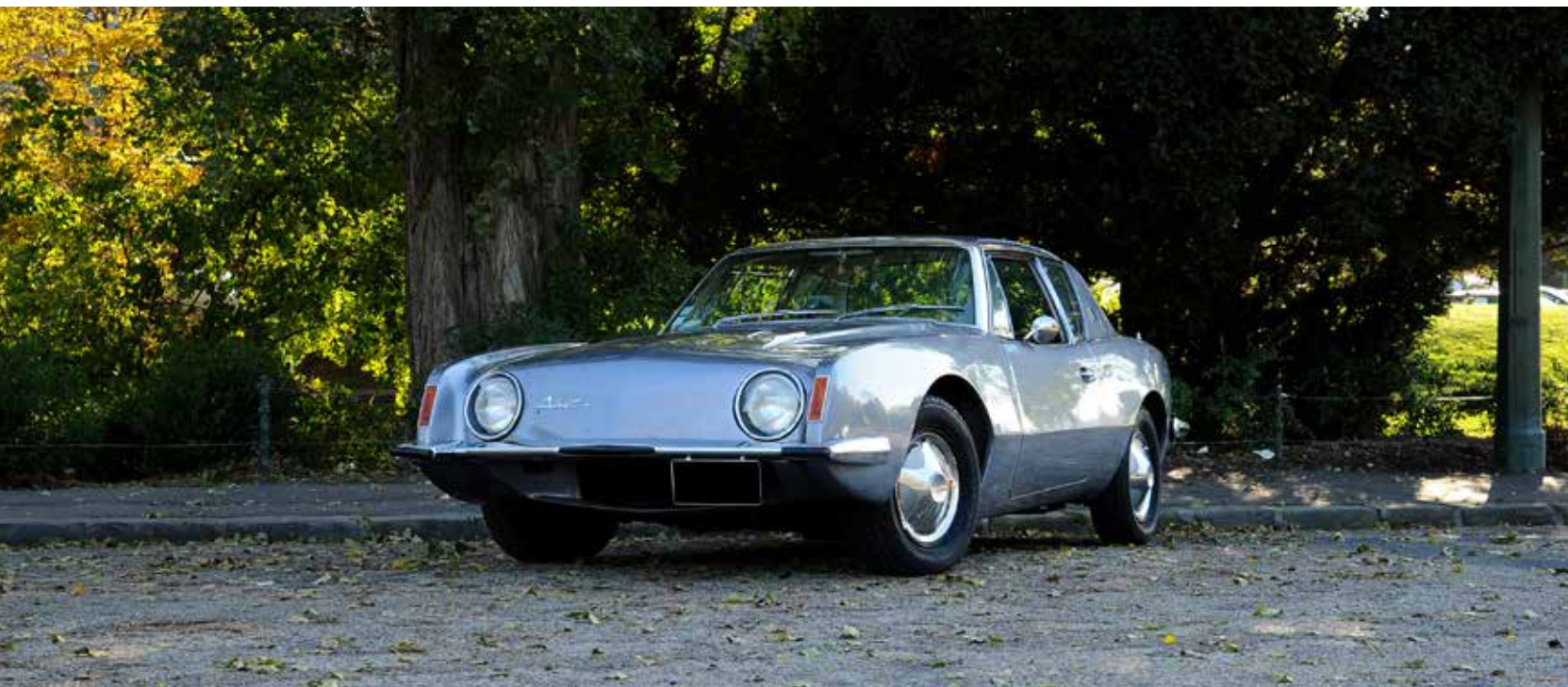
Design légendaire
Très bon état général
Rare version à compresseur et boîte manuelle

Carte grise française
Châssis n° 63-RQ2478

*Legendary design
Very good condition
Rare compressor and manual transmission
version*

*French registration title
Chassis n° 63-RQ2478*

40 000 – 50 000 €



Studebaker AVANTI

1963

On ne peut pas présenter l'Avanti sans avoir un mot pour son *designer* de génie. Raymond Loewy naît en France en 1893 et participe à la guerre au côté de l'armée française en 1914. Il est décoré de la Croix de Guerre pour ses actes héroïques. La guerre finie, il déménage aux Etats-Unis pour commencer une carrière de dessinateur industriel. Ses premiers clients seront Gestetner, Westinghouse puis Hupmobile ; il dessinera alors le réfrigérateur Coldspot. De sa carrière longue de 70 ans, on retiendra surtout le dessin des logos Shell, BP et des cigarettes Lucky Strike. Connu aussi pour être le père du mouvement Streamline, il est le premier *designer* à faire la couverture du *Time Magazine*. Le 9 mars 1961,

le PDG de Studebaker propose à Loewy de dessiner la voiture de sport idéale. En 40 jours, grâce à son équipe, le célèbre designer rend son projet : l'Avanti est née.

L'Avanti présentée dans ces pages est un modèle R2 à compresseur et boîte manuelle mis en circulation en février 1963. Sa carrosserie en fibre de verre arbore une magnifique couleur bleu argent, marié à une sellerie en skaï rouge et crème. La voiture a circulé aux USA jusqu'en 2011. Après avoir parcouru environ 65 000 *miles*, elle est achetée par le propriétaire actuel, qui l'importe en France en avril 2012. De nombreux travaux seront effectués tout au long de son utilisation dans des rallyes ou des voyages, principalement par le Pacific Garage, à Vernon

(27). On notera aussi en 2017 une réfection complète du moteur puis, plus récemment, une restauration du système de freinage et un réglage moteur. Notre essai nous révélera une voiture très homogène, encore incroyablement puissante pour nos standards actuels. La combinaison moteur V8 à compresseur et boîte manuelle transforme l'Avanti en dragster.

Rarissime sur le marché français cette voiture se démarque de toutes les autres, tant par sa ligne futuriste que par sa mécanique. Confortable, le modèle comblera de joie le connaisseur d'américaines, le collectionneur en quête d'une perle rare ou l'admirateur du plus grand designer du XX^e siècle.





We can't present the Avanti without having a word about its genius designer. Raymond Loewy was born in France in 1893 and fought in the war in the French army in 1914, for which he was awarded the Croix de Guerre for his heroic actions. When the war ended, he moved to the United States to begin a career as an industrial designer. His first clients were Gestetner, Westinghouse and then Hupmobile, where he designed the Coldspot refrigerator. His 70-year career will be remembered for the design of the Shell and BP logos and Lucky Strike cigarettes. Also known for being the father of the Streamline movement,

he was the first designer to be featured on the cover of Time Magazine. On the 9th of March 1961, the CEO of Studebaker asked Loewy to design the ideal sports car. Thanks to his team, the famous designer delivered his project in 40 days: the Avanti was born. The Avanti presented in these pages is an R2 model with a compressor and manual gearbox, built in February 1963. Its fiberglass body is of a beautiful silver blue color, combined with red and cream faux-cuir upholstery. The car circulated in the USA until 2011. After about 65,000 miles, it was purchased by the current owner, who imported it to France in April

2012. Many details will be sorted throughout its use in rallies or trips, mainly by Pacific Garage, in Vernon (27). We will also note in 2017 a complete rebuild of the engine and, more recently, a restoration of the braking system and an engine tuning. Our test drive will reveal a very consistent car, still incredibly powerful for our current standards. The combination of the V8 supercharged engine and manual transmission turns the Avanti into a dragster. This model will delight connoisseurs of American motorcars or admirers of one of the greatest designers of the 20th century.



Véritable Shelby répertoriée au Shelby American World Registry
Historique parfaitement documenté depuis sa sortie d'usine
Tarif ultra attractif !

Carte grise française
Châssis n° SFM6S2160

*Genuine Shelby listed in the Shelby American World Registry
Fully documented history since new
Very attractive price !*

*French registration title
Chassis n° SFM6S2160*

100 000 – 150 000 €



1966 **SHELBY** GT 350

Véritable coup de maître de Lee Iacocca, la Ford Mustang restera une des plus remarquables *success stories* dans l'histoire de l'automobile, aussi bien d'un point de vue marketing que commercial, avec des profits record pour la firme américaine. Statutaire, fiable et performante, la *pony car* coche toutes les cases au point d'attirer rapidement l'attention du pilote texan Carroll Shelby. Il ne tardera pas à engager la voiture en compétition avec à la clef trois titres en SCCA, catégorie Production B, au milieu des années 1960. Exploitant pleinement ce succès en compétition, Shelby commença à construire des Mustang modifiées puis homo-

loguées par Ford qui furent commercialisées par plusieurs distributeurs de la marque. La première du genre n'est autre que la Shelby GT 350, apparue en 1965, munie d'une version modifiée du V8 Ford small block 4,7 l (289 ci) développant 306 ch.

Produit au début du mois de mai 1966, notre exemplaire fut utilisé comme voiture de société par Jim Riddle, un proche collaborateur de Carroll Shelby avant d'être envoyée chez un concessionnaire Ford à Huntington Beach, en Californie. Présentée ensuite chez deux autres concessionnaires de la marque américaine

(Carter Auto Transport à Newark, New Jersey, puis Paul Carey Ford à Decatur, Géorgie), elle est acquise et immatriculée quelque temps plus tard par son premier propriétaire, Adolph Szewczyk. Depuis la Géorgie, où elle réside durant quelques années, elle rejoindra la Floride voisine en mars 1987 où on la retrouve immatriculée au nom d'un certain Michael Vacco Jr. Trois ans plus tard, un collectionneur français l'achète auprès de la société Mustang Classics (Pompano Beach, Floride) pour la somme de 33 000 \$ et la conservera pendant près de vingt ans en région parisienne. C'est à cette occasion qu'elle est immatriculée pour la première fois dans les

Hauts-de-Seine et qu'elle bénéficie d'une préparation (arceau, baquets, harnais, coupe circuit, extincteur, etc) afin de s'illustrer dans le Championnat VEC Français. Son PTH d'époque est joint dans le dossier historique (date de délivrance : 24 Février 1997). En 2009, Claude Dubois, figure éminemment connue dans le monde de la compétition historique, ancien pilote des 24 Heures du Mans et importateur Shelby, De Tomaso et Chrysler pour la Belgique, authentifiera l'auto après une inspection complète. Elle changera alors de main une dernière fois en janvier 2010.

Remise dans sa configuration d'origine en début d'année, notre Shelby GT350 porte sa traditionnelle teinte Wimbledon White assorties de deux larges bandes Guardsman Blue. Les baquets ont laissé place aux sièges d'origine ainsi que la banquette arrière de couleur noire qui équipait l'auto quand elle sortit d'usine en 1966. Vestiges de la compétition, elle a conservé son réservoir 100 litres FIA, ses sorties d'échappement latérales et ses superbes jantes American Racing 15 pouces en aluminium (les jantes d'origine seront livrées avec le véhicule). Démarrant au quart de tour, cette voiture ne demande qu'à

reprandre la route ou la piste selon son futur propriétaire. Elle nécessitera quelques frais pour parfaire son comportement dont un réglage du train avant et des freins tant son moteur accouplé à une boîte de vitesses mécanique et son pont arrière à différentiel à glissement limité ne demandent qu'à propulser l'auto à des vitesses désormais prohibées.

VEC Championship. Its PTH of time is joined in the historical file (date of delivery: February 24, 1997). In 2009, Claude Dubois, a well-known figure in the world of historic competition, former 24 Hours of Le Mans driver and Shelby, De Tomaso and Chrysler importer for Belgium, authenticated the car after a complete inspection. It will then change hands one last time in January 2010.

Put back in its original configuration at the beginning of the year, our Shelby GT350 wears its traditional Wimbledon White color with two wide Guardsman Blue stripes. The buckets have been replaced by the original seats and



A real master stroke by Lee Iacocca, the Ford Mustang will remain one of the most remarkable success stories in the history of the motorcar, both from a marketing and commercial point of view, with record profits for the American firm. Statutory, reliable and efficient, the pony car ticks all the boxes to the point of quickly attracting the attention of the Texan driver Carroll Shelby. He soon entered the car in competition, winning three SCCA Production B titles in the mid-1960s. Taking full advantage of this success in competition, Shelby began to build Mustangs that were modified and then homologated by Ford and

marketed by several of the brand's distributors. The first of its kind was the Shelby GT 350, which appeared in 1965, equipped with a modified version of Ford's 4.7-liter small block V8 (289 ci) developing 306 hp.

Produced at the beginning of May 1966, our example was used as a company car by Jim Riddle, a close collaborator of Carroll Shelby, before being sent to a Ford dealer in Huntington Beach, California. It was then presented to two other dealers of the American brand (Carter Auto Transport in Newark, New Jersey, then Paul Carey Ford in Decatur, Georgia), and was

acquired and registered some time later by its first owner, Adolph Szewczyk. From Georgia, where it resided for a few years, it moved to neighboring Florida in March 1987 where it was registered to a certain Michael Vacco Jr. Three years later, a French collector bought it from Mustang Classics (Pompano Beach, Florida) for the sum of \$33,000 and kept it for nearly twenty years in the Paris region. It was on this occasion that it was registered for the first time in the Hauts-de-Seine region and that it benefited from a racing preparation (roll bar, buckets, harness, kill switch, fire extinguisher, etc.) in order to illustrate itself in the French



Exemplaire français d'origine
135 000 € de factures entre 2013 et 2020
V8 Chevrolet développant près de 500 ch !

*Originally sold in France
35 000 € of invoices between 2013 and 2020
Chevrolet V8 developing nearly 500 hp!*

Carte grise française de collection
Châssis n° GI309247

*French historic registration title
Chassis n° GI309247*

80 000 – 120 000 €



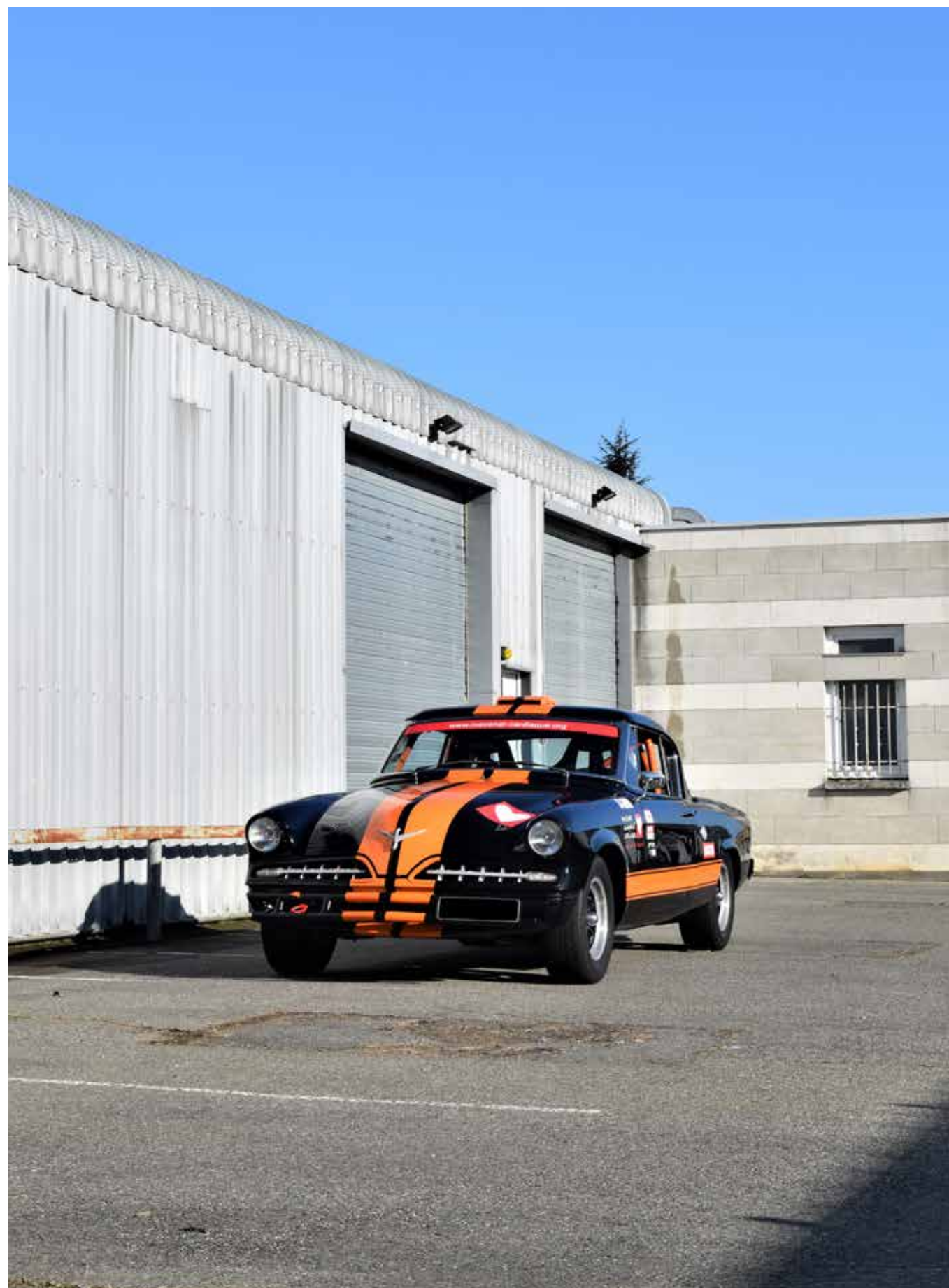
Studebaker COUPÉ Champion 1954

Peu connue en Europe, la marque Studebaker est pourtant l'un des pionniers de l'automobile aux Etats-Unis. Les premières voitures sont produites en 1902 et la marque s'arrêtera en 1966, faute de moyens à investir en recherche et développement. De nombreux modèles verront le jour entretemps, et parmi eux la Champion, dont la première version sortira des chaînes de production en 1939. Au total, cinq générations de Studebaker Champion seront successivement fabriquées jusqu'en 1958, déclinées dans toutes les versions de carrosseries. Propulsées par un 6-cylindres en ligne puis par un V8 de 4,7 l à la fin de sa

carrière, la Studebaker n'est pas une voiture destinée à la compétition. Et pourtant... En 1954, un équipage turc participa au Tour de France automobile et bien plus tard à la fin des années 1980, la Studebaker Coupé Champion deviendra la voiture star de la célèbre Carrera Panamericana qu'elle remportera à plusieurs reprises et encore de nos jours.

Le coupé Champion qui vous est présenté ici affiche une histoire intéressante. Distribuée en France par l'importateur Emile Dujardin, la marque Studebaker reste cependant assez confidentielle. Peu d'exemplaires furent importés

et rares sont ceux qui subsistent à ce jour. Celui-ci est bien l'un d'entre eux, immatriculé dans l'Hérault en 1954. Ce coupé champion restera la propriété de la même famille jusqu'en 2013 ! Son actuel deuxième propriétaire donc, décide d'entreprendre un important projet de restauration pour l'engager au Tour Auto qui n'avait jamais plus accueilli de Studebaker depuis l'unique participation de l'équipage turc en 1954. L'histoire est belle, et le projet, accepté par Patrick Peter, voit le jour lorsque cette fameuse Studebaker prend le départ du Tour Auto 2014, 2017 et 2019. Son propriétaire l'emmènera même sur la deuxième marche



du podium pour sa deuxième apparition sur le Tour, à seulement 6 secondes du vainqueur de la catégorie VHRS. Véritable bête de course, elle est équipée d'un V8 Chevrolet développant près de 500 ch...

La préparation ne s'arrête évidemment pas au moteur, et ce sont au total plus de 135 000 € justifiés sur factures qui ont été investis dans la préparation de cette auto entre 2013 et

aujourd'hui. Il n'existe pas d'équivalent en France : c'est une auto tout à fait exceptionnelle.

Eligible au Tour Auto, la « Stude » comme son propriétaire actuel aime à l'appeler, est prête à prendre la route. Souple à piloter malgré ses dimensions spectaculaires, cette auto est un ticket d'entrée exotique pour rouler en compétitions historiques.



Little known in Europe, the Studebaker brand is nevertheless one of the automotive pioneers in the USA. The first cars were produced in 1902 and the brand quit in 1966, due to a lack of resources to invest in research and development. In the meantime, many models were produced, including the Champion, the first version of which rolled off the production line in 1939. In total, five generations of Studebaker Champion were successively produced until 1958, in all body styles. Powered by a 6-cylinder in-line engine and then by a 4.7-litre V8 at the end of its career, the Studebaker is not a car intended for

competition. And yet... In 1954, a Turkish crew participated in the Tour de France automobile and much later in the late 1980s, the Studebaker Champion Coupe became the star car of the famous Carrera Panamericana which it won several times and in which it still performs today.

The Champion Coupe presented here has an interesting history. Sold in France by the importer Emile Dujardin, the Studebaker brand remains however rather confidential. Few examples were imported and fewer even are those which remain to this day. This one is one of them, registered in Hérault in 1954. This Cham-

pion Coupe will remain the property of the same family until 2013! Its current second owner decided to undertake a major restoration project to enter it in the Tour Auto, which had never hosted a Studebaker since the sole participation of the Turkish crew in 1954. The story is beautiful, and the project, accepted by Patrick Peter, is born when this famous Studebaker takes the start of the Tour Auto 2014, 2017 and 2019. Its owner will even take it to the second step of the podium for its second appearance on the Tour, only 6 seconds behind the winner of the VHRS category. A true racing beast, it is equipped with a Chevrolet V8 developing

nearly 500 hp... The preparation obviously does not stop at the engine, and a total of more than €135,000 justified on invoices has been invested in the preparation of this car between 2013 and today.

There is no equivalent in France: this is a truly exceptional car. Eligible for the Tour Auto, the «Stude» as its current owner likes to call it, is ready to take the road. Easy to drive despite its spectacular dimensions, this car is an exotic ticket to historical competitions.



Préparée pour la régularité
Modèle iconique
Victorieuse au Gstaad Classic

*Prepared for historic regularity events
Iconic model
Winner of the Gstaad Classic*

60 000 – 80 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° 00867S101298

*French historic registration title
Chassis n° 00867S101298*



CHEVROLET 1960
CORVETTE
C1

Sous l'impulsion des sportives européennes du début des années 1950, le groupe General Motors présente l'un des modèles les plus emblématiques de la production américaine, la Chevrolet Corvette. La C1 est à l'époque la première voiture de série munie d'une carrosserie en fibre de verre. La ligne très novatrice est directement reprise du *concept car* EX-122 Roadster présenté en janvier 1953 au Waldorf Astoria de New York. L'auto est alors motorisée par un 6-cylindres en ligne Chevrolet de 3,9 l accouplé à une boîte automatique. Malheureusement ce bloc *Blue Flame* ne développe pas la puissance attendue

par ses utilisateurs, et le succès commercial n'est pas au rendez-vous. Afin de corriger ces problèmes, un nouveau moteur est proposé en 1955. Il s'agit d'un V8, architecture qui sera déclinée sur les futures générations. Accouplé à une boîte automatique ou à une boîte manuelle 3-rapports, ce V8 d'une cylindrée de 4,3 l développe 195 ch. C'est réellement en 1956 que la gamme se voit dotée de moteurs suffisamment puissants pour les standards du marché. Le V8 4,3 l est proposé en trois versions développant 210, 225, ou 240 ch. Les performances sont en net progrès tout comme les ventes qui suivent la même évolution. Une boîte mécanique 4-rapports

sera ensuite proposée en 1957. Les cylindrées et les puissances, continueront de progresser jusqu'au remplacement du modèle en 1963. Au-delà des performances, le mythe Corvette est aussi né du look exceptionnel de cette première génération. La C1 se caractérise par une ligne unique tirant certaines inspirations de l'univers aéronautique, son tableau de bord futuriste ou encore son pare-brise panoramique enveloppant. Sa carrosserie aura connu plusieurs évolutions stylistiques avec notamment l'apparition en 1958 d'une face avant à quatre phares. L'exemplaire que nous vous présentons est mis en circulation en 1960, et dispose donc de



cette face avant très réussie. Le collectionneur qui en est actuellement propriétaire en a fait l'acquisition en 2008, et n'a depuis cessé de l'utiliser. Cette Corvette a été préparée dans le but de participer à des rallyes de régularité, et les succès ont été au rendez-vous, en témoigne une victoire au Gstaad Classic organisé par Peter Auto en 2009. Aujourd'hui, la voiture est toujours aussi puissante et exaltante à conduire pour qui osera s'installer derrière son volant. Equipée de baquets et de harnais, d'un arceau

derrière les sièges et d'un coupe circuit, elle est préparée pour disputer des épreuves de régularité avec une voiture que l'on ne retrouve que trop rarement sur la liste des engagés. Son entretien ayant été suivi de façon méticuleuse par un mécanicien, l'auto démarre à la première sollicitation et joue des vocalises. Du point de vue cosmétique, la voiture présente bien, malgré quelques craquelures somme toutes logiques sur une carrosserie en fibre de verre.



Under the impulse of the European sports cars of the early 1950s, the General Motors group presents one of the most emblematic models of the American production, the Chevrolet Corvette. The C1 was the first production car with a fiberglass body at the time. The highly innovative design was taken directly from the EX-122 Roadster concept car presented in January 1953 at the Waldorf Astoria in New York. The car was powered by a 3.9 liter Chevrolet inline 6-cylinder engine mated to an automatic transmission. Unfortunately, this Blue Flame block did not develop the power expected by its users, and the commercial

success was not instantaneous. In order to correct these problems, a new engine is proposed in 1955. It is a V8, an architecture that will be used on future generations. Coupled with an automatic gearbox or a 3-speed manual gearbox, this V8 with a displacement of 4.3 l develops 195 hp. It is really in 1956 that the range is equipped with engines powerful enough for the market standards. The 4.3-liter V8 is offered in three versions developing 210, 225, or 240 hp. The performances are in clear progress just like the sales which follow the same evolution. A mechanical 4-speed gearbox was then offered in 1957. Displacement and

power continued to increase until the model was replaced in 1963. Beyond the performances, the Corvette myth is also born from the exceptional looks of this first generation. The C1 is characterized by a unique line drawing some inspirations from the aeronautical world, its futuristic dashboard or its panoramic windshield. Its bodywork has undergone several stylistic evolutions, notably with the appearance in 1958 of a front end with four headlights. The car we present to you was put on the road in 1960, and thus has this very successful front end. The collector who currently owns this car bought it in 2008, and has been

using it ever since. This Corvette was prepared to participate in regularity rallies, and successes were quick to come, as evidenced by a victory at the Gstaad Classic organized by Peter Auto in 2009. Today, the car is still as powerful and exciting to drive as ever for those who dare to get behind the wheel.

Equipped with buckets and harnesses, a roll bar behind the seats and a kill switch, it is prepared to compete in regularity events with a car that is rarely found on the entry list. The car has been meticulously maintained by a mechanic, and starts at the first turn of the key, before playing its vocals. From a cosmetic point of view, the car looks good, despite a few cracks, which are quite logical on a fiberglass body.



La plus performante des M5 Production
Achetée directement auprès de BMW France
en 1987
Etat cosmétique strictement d'origine, moteur
révisé, incroyablement performant
Voiture de course non immatriculée
Châssis n° 35863173

*The best performing M5 Production
Purchased directly from BMW France in 1987
Strictly original cosmetic condition,
revised engine, incredible performance*

*Racing car
Chassis n° 5186384*

150 000 – 200 000 €



BMW M5 PRODUCTION

1986 EX OLIVIER GROUILLARD

La décennie des années 1980 est une période folle pour l'automobile. La course à la vitesse pousse les ingénieurs à créer des monstres surpuissants, pour la compétition comme pour la route, deux mondes intimement liés. Les sports mécaniques enchantent les foules chaque week-end, servent de laboratoire pour les constructeurs et deviennent un moyen marketing apprécié par les sponsors.

En 1985, motivé par d'importants clients de la marque, le patron de BMW Motorsport, Jochen Neerpasch a une idée folle : emprunter le 6-cylindres 3,5 l de la berlinette M1 pour le placer dans la grosse berline de la marque, la

Série 5. Malgré son apparence familiale plutôt sage, la M5 devient à sa sortie la berline la plus rapide du monde, et abat le 0 à 100 km/h plus rapidement que certaines Ferrari de l'époque. L'engager en compétition apparaît alors comme une évidence.

En voyant la popularité des grands constructeurs engagés dans le Championnat de France Production et le succès commercial qui en découle, BMW France décide enfin au milieu des années 1980 d'y engager une écurie officielle. Le choix de la voiture est important : elle doit représenter ce qui se fait de mieux chez le constructeur.

La saison 1985 est destinée au développement de cette nouvelle voiture. Deux M5 sont engagées par le team semi-officiel Écurie Benoît et confiées à Marc Sourd et Pascal Fabre, avant l'arrivée d'un team usine la saison suivante. Financées par Motul et Marlboro, avec un châssis optimisé par Auto Motor Sport et un moteur préparé par Pipo Moteurs, la berline se retrouve métamorphosée. Malgré un poids légèrement en hausse, elle développe près de 200 ch de plus que les 528i Gr. A et possède des performances à couper le souffle. Malgré un début de saison en queue de peloton, les M5 s'améliorent progressivement et décrochent même un doublé en fin de saison à Nogaro, Sourd et



Fabre devançant de loin la Rover Vitesse SD1 de Jean-Louis Schlesser. Le classement final n'est néanmoins pas à la hauteur des espérances, les deux français terminant 9^e et 10^e.

Les apprentissages de la saison 1985 permettent à BMW France d'entamer avec confiance leur première saison en team officiel. Toujours soutenues par Marlboro et Motul, trois M5 sont alors engagées et confiées à Marc Sourd, Bernard Béguin et Olivier Grouillard. Le 6-en-ligne "M88" est toujours préparé par Pipo Moteurs avec un système d'injection Kugelfischer et une puissance de 470 ch. La carrosserie est substantiellement améliorée par BMW Motorsport, mais le plus grand changement a lieu au niveau du châssis. BMW France confie sa préparation à Oreca et Hugues de Chaunac, qui déplace de nombreux organes dans le coffre pour résoudre les problèmes de motricité. Les transformations sont payantes et les perfor-

mances de la berline s'améliorent nettement. Olivier Grouillard saura en tirer parti mieux que ses coéquipiers, obtenant d'entrée une victoire à Nogaro et un podium à Pau pour finir 7^e à l'issue de la saison.

L'automobile qui figure dans ces pages est celle confiée au jeune prodige et futur pilote de F1 Olivier Grouillard, reconnaissable par ses caches-phares bleu. Elle est la plus performante des cinq BMW M5 Production ayant été construites et ne compte que treize courses à son actif sans jamais avoir connu le moindre accident. Retirée de la compétition pour la saison 1987 au profit des M3, elle est cédée par BMW France à son actuel propriétaire le 7 août 1987. Grand collectionneur de BMW de course, il la rachète en compagnie de la M5 de Béguin, d'une coque de M5 accidentée par Marc Sourd en 1985 et d'un important stock de pièces, dont deux moteurs. Occupé par d'autres projets, il ne s'occupera de

cette incroyable M5 usine qu'en 2012. Intouchée et totalement d'origine, sa carrosserie est dans le même état que lorsqu'elle a franchi la ligne d'arrivée du circuit de Dijon-Prenois le 26 octobre 1986. Même ses pneus sont d'époque ! Remise en route en 2012, la voiture fera une apparition remarquée sur plusieurs manifestations historiques. Un essai très complet dans *Rétro Course* de juin 2012 retrace son incroyable histoire tout en soulignant son authenticité indiscutable.

Véritable bête de course, cette BMW M5 Production représente une occasion unique d'acquérir une voiture n'ayant jamais quitté les mains expertes de l'usine puis d'un collectionneur méticuleux adepte de la marque en 35 ans. Sur un marché en plein essor, il ne fait aucun doute qu'elle est à acheter maintenant avant que les prix ne s'envolent.

The decade of the 1980s was a crazy period for the automotive industry. The need for speed pushed engineers to create overpowered monsters, for competition as well as for the road, two worlds intimately linked. Motor sports enchanted crowds every weekend, serving as a laboratory for manufacturers and becoming a marketing tool appreciated by sponsors.

In 1985, motivated by important customers of the brand, BMW Motorsport's boss, Jochen Neerpasch had a crazy idea: to borrow the 3,500 cc 6-cylinder from the M1 sports car to place it in the brand's big sedan, the 5 Series. Despite its appearance as a rather discreet vehicle, the M5 became the fastest sedan in the world when it came out, and went from 0 to 100 km/h faster than some Ferraris of the time. Entering it in competition was therefore an obvious choice.

Seeing the popularity of major manufacturers involved in the French Production Championship

and the commercial success that ensued, BMW France finally decided in the mid-1980s to enter an official team. The choice of the car was important: it had to reflect what BMW did best.

The 1985 season was intended as the development year for this new car. Two M5s were engaged by the semi-official team Écurie Benoît and entrusted to Marc Sourd and Pascal Fabre, before the arrival of a factory team the following season. Financed by Motul and Marlboro, with a chassis optimized by Auto Motor Sport and an engine prepared by Pipo Moteurs, the sedan was transfigured. Despite a slight increase in weight, it developed almost 200 hp more than the 528i Gr. A and had breathtaking performance. Despite starting the season at the back of the pack, the M5s gradually improved and even scored a one-two finish towards the end of the season in Nogaro, with Sourd and Fabre beating Jean-Louis Schlesser's Rover Vitesse SD1 by a wide margin. However, the final ranking did not live up to expectations, with the two Frenchmen finishing 9th and 10th.





The teachings of the 1985 season allowed BMW France to enter with confidence their first season as an official team. Still supported by Marlboro and Motul, three M5s are engaged and entrusted to Marc Sourd, Bernard Béguin and Olivier Grouillard. The inline-6 «M88» was still prepared by Pipo Moteurs, with a Kugelfischer injection system and a power of 470 hp. The bodywork was substantially improved by BMW Motorsport, but the biggest change remained the chassis. BMW France entrusted its preparation to Oreca and Hugues de Chaunac, who moved many parts in the trunk to solve its tendency to light up the rear tires. The transformations paid off and the sedan's performance improved significantly. Olivier Grouillard was able to take advantage of this better than his teammates, winning at Nogaro and finishing 7th by the end of the season.

The car featured in these pages is the one entrusted to the young prodigy and future F1

driver Olivier Grouillard, recognizable by his blue headlight covers. It was the highest performing of the five BMW M5 Production cars built and has only thirteen races to its credit, without ever having experienced the slightest accident. Retired from competition for the 1987 season in favor of the M3, it was sold by BMW France to its current owner on August 7, 1987. A great collector of racing BMWs, he bought it along with Béguin's M5, a hull crashed by Marc Sourd in 1985 and a large stock of parts, including two engines. Busy with other projects, he will only take care of this incredible factory M5 in 2012. Untouched and totally original, its bodywork is in the same condition as when it crossed the finish line of the Dijon-Prenois circuit on October 26, 1986. Even its tires are original! Restarted in 2012, the car will make a remarkable appearance on several historic events. A very complete test in Rétro Course of June 2012 traces its incredible history while underlining its indisputable authenticity.

A true racing beast, this BMW M5 Production represents a unique opportunity to acquire a car that has never left the expert hands of the factory and then of a meticulous collector who has been a fan of the brand for 35 years. In a booming market, there is no doubt that this is a car to buy now before the price skyrockets.

30 000 – 40 000 €

Sport-Prototype performant
Conception très évoluée en vue des 24
Heures du Mans 1971
Modèle unique, histoire passionnante
Voiture de course non immatriculée
Châssis n° C1#01

High performance Sports-Prototype
Very advanced design for the 1971 Le Mans
24 Hours
Unique model, exciting story
Racing car
Chassis n° C1#01



1971 **BBM** C1 **BMW**

Comme de nombreuses autres marques, BBM est née de la passion inconditionnelle d'une poignée de jeunes pour l'automobile. L'histoire de cette marque commence à Amiens au milieu des années 1960, avec la rencontre entre Pierre Bertin-Boussu et Jean-Michel Mercier. Encore étudiants, ils conçoivent et assemblent un châssis tubulaire équipé d'un groupe propulseur de Renault 8, la GM1 berlinette. Si leur première course de côte n'est pas une réussite, la BBM finira par faire parler d'elle aux mains d'un certain Guy Dhotel, récent vainqueur du volant Shell. Face aux succès qui s'enchaînent, le trio décide de tenter pleinement l'aventure malgré quelques réticences familiales et, en 1971, débute une formidable aventure autour de ce modèle unique, le châssis C1#01.

Totalement nouvelle, cette voiture devait être engagée aux 24 Heures du Mans 1971 grâce au soutien financier de Shell et d'Alfa Romeo qui voyait dans ce sport-prototype une excellente base pour leur fameux moteur V6. Avant même que la voiture ne soit produite, le service course de Shell parviendra à faire inscrire la BBM-Alfa Romeo aux 24 Heures du Mans... mais le moteur n'arrivera pas et sera finalement remplacé par un moteur BMW M10 Schnitzer 2,0 l associé à une boîte Porsche 915, remettant en cause tout espoir de s'aligner au départ des 24 Heures du Mans (Shell étant partenaire officiel d'Alfa Romeo). A son volant Guy Dhotel prendra part à plusieurs courses de cote dont Neuvy-le-Roi (1^{er} des protos), Robert-le-Diable (1^{er} proto) et Soissons (2^e proto). Après une casse moteur, elle sera revendue alors qu'un second châssis

équipé d'un V12 Lamborghini voyait le jour ! Au total, seulement 42 châssis BBM furent produits. Parmi tous les constructeurs français de voitures de course des années 1970, BBM est probablement la marque la moins connue. C'est une profonde injustice tant les créations de BBM ont été des modèles d'efficacité et d'esthétisme. A ce titre, nous citerons Pierre Bertin Boussu : « *Ce qui est beau marche toujours mieux que ce qui est laid !* » Achetée il y a de nombreuses années par un grand collectionneur de BMW originaire d'Amiens, l'ensemble de la mécanique est fonctionnel, tout comme les parties roulantes, (suspension, amortisseurs, moyeux et freins). Equipée désormais d'une crémaillère la voiture est totalement conforme à l'origine et est accompagnée d'un dossier historique retraçant toute son histoire.

Like many other brands, BBM was born from the unconditional passion of a handful of young people for cars. The story of this brand begins in Amiens in the middle of the 1960s, with an encounter between Pierre Bertin-Boussu and Jean-Michel Mercier. While still students, they designed and assembled a tubular chassis equipped with a Renault 8 drivetrain, the GM1 berlinette. If their first hillclimb is not a success, the BBM will make a name for itself in the hands of a certain Guy Dhotel, recent winner of the Volant Shell. Faced with the successes following one another, the trio decides to fully try the adventure in spite of some family reticence and, in 1971, begins a formidable adventure around this unique model, the chassis C1#01.

Totally new, this car was to be entered in the 1971 24 Hours of Le Mans thanks to the financial support of Shell and Alfa Romeo who saw in this sport-prototype an excellent base for their famous V6 engine. Even before the car is produced, the Shell racing department will manage to register the BBM-Alfa Romeo at the 24 Hours of Le Mans... but the engine will not arrive and will be finally replaced by a BMW M10 Schnitzer 2,0 l engine associated with a Porsche 915 gearbox, putting in question any hope to line up at the start of the 24 Hours of Le Mans (Shell being an official partner of Alfa Romeo). At its wheel Guy Dhotel will take part in several races of dimension of which Neuvy-le-Roi (1st of the protos), Robert-le-Diable (1st proto) and Soissons (2nd proto). After an engine

failure, it will be resold while a second chassis equipped with a V12 Lamborghini was born! In total, only 42 BBM chassis were produced. Among all French racing car manufacturers of the 1970's, BBM is probably the least known brand. It is a deep injustice as BBM creations were models of efficiency and aestheticism. As such, we will quote Pierre Bertin Boussu: «What is beautiful always works better than what is ugly!» Bought many years ago by a great BMW collector from Amiens, the whole mechanics are functional, as well as the rolling parts (suspension, shock absorbers, hubs and brakes). Now equipped with a rack and pinion system, the car is fully compliant with the original and is accompanied by a historical file retracing its entire history.

20 000 – 30 000 €

Véhicule entièrement d'origine
 Dans les mêmes mains depuis 37 ans
 Première BMW produite après-guerre
 Carte grise française
 Vendue sans contrôle technique
 Châssis n° 48366

*Entirely original vehicle
 In the same hands for 37 years
 First BMW produced after the war
 French registration
 Sold without MOT
 Chassis n° 48366*



1958 BMW 501 série 3

À la suite de la Seconde Guerre mondiale, l'industrie allemande est dévastée. Face aux difficultés du pays, les entreprises se voient forcer de diversifier leur production pour se maintenir à flot au point que les usines restées en possession de BMW seront dédiées à la production de pots et casseroles ! En 1948, la marque bavaroise obtient enfin l'autorisation des autorités américaines et le soutien des banques pour relancer sa production de motos et finira très rapidement par proposer des voitures en petite série. En 1951, la 501 est la première voiture fabriquée et commercialisée par BMW après la seconde guerre. Berlina élégante et statutaire, elle devait relancer la firme munichoise sur le segment du luxe. Entre tradition et modernité, elle associait un six-cylindres en ligne provenant de

la 326 et de nombreuses innovations destinées à améliorer la sécurité, comme l'emplacement du réservoir ou la résistance face aux chocs latéraux. Malgré son grand confort, sa faible consommation et sa fiabilité sans faille, son succès commercial fut mitigé, ce qui en fait à ce jour une voiture relativement rare sur le marché. Le modèle que nous vous présentons en ces pages est une BMW 501 de la troisième série produite à seulement 150 exemplaires en 1958. Equipée du moteur M337/3 de 2077cc, il développait 72 cv pour un poids total de 1 340 kg. D'après nos recherches, elle était dans la région lyonnaise de 1978 à 1984 puis dans la Manche avant que son propriétaire actuel en prenne possession en novembre 1984. Utilisée très régulièrement comme véhicule de loisir par ce

dernier, elle sera régulièrement entretenue par ses soins. Alors professionnel de la marque dans le nord de la France, il attachera un soin tout particulier à l'entretenir sans jamais la restaurer. Au premier coup d'œil, l'allure générale est très satisfaisante. Conservée au sec, les planchers sont exempts de corrosion et la carrosserie porte une délicieuse patine. L'habitacle est dans le même état, avec une sellerie et un ciel de toit en bon état. Le tableau de bord et quant à lui presque irréprochable, complet et fonctionnel (54 890 km au compteur). Démarrant à la première sollicitation, rappelons qu'il s'agit d'une voiture capable d'accueillir six passagers, le tout avec une consommation raisonnable de 10 litres au 100 km. Une voiture tout à fait dans l'air du temps !



After the World War II, the German industry was devastated. Faced with the difficulties of the country, companies are forced to diversify their production to stay afloat to the point that the factories remaining in possession of BMW will be devoted to the production of pots and pans! In 1948, the Bavarian brand finally obtains the authorization of American authorities and the financial support to relaunch its production of motorcycles and will end up very quickly by proposing cars in small series. In 1951, the 501 was the first car manufactured and marketed by BMW after the Second World War. An elegant, status-oriented sedan, it was to reinstate the Munich firm in the luxury segment. Between tradition and modernity, it combined the inline six-cylinder

engine from the 326 with numerous innovations designed to improve safety, such as the location of the fuel tank and resistance to side impacts. Despite its great comfort, low fuel consumption and flawless reliability, its commercial success was mixed, which makes it a relatively rare car on the market today.

The model we present in these pages is a BMW 501 of the third series produced to only 150 copies in 1958. Equipped with the 2077 cc M337/3 engine, it developed 72 hp for a total weight of 1,340 kg. According to our research, it was in the Lyon region from 1978 to 1984 and then in the Manche before its current owner took possession of it in November 1984. Used very regularly as a leisure vehicle by the latter, it will

be regularly maintained. As a professional of the brand in the north of France, he will take particular care to maintain it without ever restoring it. At first glance, the general appearance is very satisfactory. Kept dry, the floors are free of corrosion and the bodywork has a delightful patina. The interior is in the same condition, with upholstery and headliner in good shape. The dashboard is almost flawless, complete and functional (54,890 km on the odometer). Starting at the first solicitation, let's remember that this is a car capable of accommodating six passengers, all with a reasonable consumption of 10 liters per 100 km. Perfect for our period!

Patine incroyable
Historique connu
Modèle rare et recherché

Titre de circulation belge
Châssis n° 1301119

*Incredible patina
Known history
Rare and sought-after model*

*Belgian registration title
Chassis n° 1301119*

20 000 – 30 000 €



1957

PEUGEOT 203

DÉCOUVRABLE

À l'indépendance de la Seconde Guerre mondiale, l'heure est à la reconstruction, et les constructeurs automobiles développent chacun de leur côté une auto adaptée au contexte économique. Peugeot, qui reprend ses productions d'avant-guerre, dont la fameuse 202, cherche désormais à aller concurrencer la Traction Avant de Citroën sur son segment. Et le pragmatisme franco-comtois définit un cahier des charges simples : la future Peugeot devra être une 10 CV, puissante, confortable, offrant un maximum de sécurité, une bonne tenue de route et un freinage efficace. Et plutôt que de développer plusieurs autos de

fronts, la nouvelle venue devra être déclinable dans une gamme dédiée la plus large possible. La nouvelle venue, baptisée 203, selon une terminologie entamée avec la 201 à la fin des années 1920, est présentée à la presse et aux concessionnaires de la marque au Lion en octobre 1947, avant d'être dévoilée au grand public lors du Salon 1948, le tout premier de l'après-guerre. Le succès est immédiat, d'autant plus que la firme permet à ses ouvriers de financer la voiture à crédit.

Conformément à son cahier des charges, la 203 sera proposée en une multitude de versions, parmi lesquelles on découvre un coupé, un

cabriolet, une familiale, une commerciale, une fourgonnette ou un plateau-cabine qui fait la joie des carrossiers, industriels ou indépendants. Avec ses lignes américaines, la populaire Peugeot s'inscrit parfaitement dans le paysage automobile français des années 1950, participant par ailleurs déjà à la réputation de grande robustesse des productions sochaliennes. La dernière et 699 863e Peugeot 203 sort des chaînes de production le 25 février 1960.

La 203 qui illustre ces pages est une rare et recherchée version Découvrable, qui sera produite à partir de 1949 à 11 514 exemplaires.



En comparaison, la très cotée 203 Cabriolet fut fabriquée à 2 567 exemplaires. Et si croiser un Cabriolet aujourd'hui n'est pas rare, les versions Découvrables se font plus discrètes. Celle qui illustre ces pages fut achetée par le père de l'actuel propriétaire en 1989. Des copies des anciennes cartes grises permettent de savoir que la voiture fut vendue neuve en Algérie, dans le département de Constantine, dont le numéro administratif était alors 93. En 1957, la voiture est rapatriée en France, en Dordogne, avant de rejoindre un autre département, puis l'Oise en 1986. Si le moteur, la boîte de vitesses, le pont et les freins furent refaits en 1979, son

nouveau propriétaire belge fait procéder à divers travaux cosmétiques : réfection de la capote, des panneaux de portes et des tapis, restauration d'une partie de la carrosserie avec changement des planchers et peinture complète. L'émouvant dossier qui accompagne la voiture comporte des factures remontant jusqu'à 1978, lorsque l'auto n'était qu'un youngtimer !

Cette 203 Découvrable se présente aujourd'hui à nous dans un superbe jus, témoignant d'une utilisation continue depuis sa sortie d'usine, et des grands soins successifs dont elle a bénéficié. La peinture n'est pas parfaite, mais la base est très saine.

L'habitacle tendu de cuir bleu (refait en 1983) inimitablement patiné invite déjà son futur propriétaire pour la suite du voyage...

The one that illustrates these pages was bought by the father of the current owner in 1989. Copies of the old registration papers allow us to know that the car was sold new in Algeria, in the department of Constantine, whose administrative number was then 93. In 1957, the car was repatriated to France, in Dordogne, before joining another department, then Oise in 1986. If the engine, gearbox, axle and brakes were rebuilt in 1979, its new Belgian owner had various cosmetic works carried out: repair of the hood, door panels and carpets, restoration of part of the bodywork with the floors changed

and a complete paint job. The file that accompanies the car includes invoices going back to 1978, when the car was only a youngtimer! This 203 Découvrable is now presented to us in a superb state, testifying to its continuous use since leaving the factory, and to the great successive care it has received. The paint is not perfect, but the base is very sound. The blue leather interior (redone in 1983) with its inimitable patina is more than welcoming for its future owner, to complete the next part of the journey...



After World War II, Europe needs to be rebuilt, and car manufacturers each develop a car adapted to the difficult economic context. Peugeot, which resumed its pre-war production, including the famous 202, was now trying to compete with Citroën's Traction Avant in its segment. The pragmatic constructor from the east of France defines a simple set of specifications: the future Peugeot must be a 10 HP car, powerful, comfortable, offering maximum safety, with good handling and efficient braking. Rather than developing several cars at once, a client should be available to choose his car from the widest possible range.

The newcomer, christened 203, according to a terminology started with the 201 at the end of the 1920s, was presented to the press and dealers of the brand in October 1947, before being unveiled to the general public at the 1948 Paris Motor Show, the very first post-war event. It was an immediate success, especially since the company allowed financing for its workers. In accordance with its specifications, the 203 was offered in a multitude of versions, including a coupé, a cabriolet, a station wagon, a commercial vehicle, a van and a cab-top, which delighted industrial and independent coachbuilders. With its American production

lines, the popular Peugeot fit perfectly into the French automotive landscape of the 1950s, already contributing to the reputation of great robustness of Sochaux's productions. The last and 699,863rd Peugeot 203 rolled off the production line on February 25, 1960.

The 203 which illustrates these pages is a rare and sought-after «Découvrable» version, which will be produced from 1949 onwards in 11 514 units. In comparison, the highly-rated 203 Cabriolet was produced in 2 567 units. And if it is not rare to see a Cabriolet today, the Découvrable versions are more discreet.

Voiture intégralement restaurée pour plus de 77 000 €.

Plusieurs participations au Tour Auto, Le Mans Classic et Monte Carlo Historique

Exposée au Musée des 24 Heures du Mans en 2014

Carte grise française de collection

Châssis n° 1027

*Fully restored for more than 77 000 €
Many times entered at Tour Auto, Le Mans Classic, and Monte-Carlo Historic
Displayed at the Le Mans 24H in 2014*

*French historic registration title
Châssis n° 1027*

55 000 – 75 000 €



1958 D.B HBR5 FIA

Les deux passionnés automobiles René Bonnet et Charles Deutsch arrivent au Salon de Paris 1954 avec le fruit de leurs recherches, une berlinette française, la D.B HBR5 Coach, qui fait suite à un prototype en aluminium présenté l'année précédente. Cette petite auto fait figure de véritable révolution avec un châssis à poutre centrale, sa carrosserie en fibre de verre, ou encore un moteur bicylindre développant 50 chevaux d'origine Panhard. Le résultat est surprenant avec une auto ne dépassant légèrement les 600 kilogrammes et capable de performances surprenantes qui lui permettront de figurer régulièrement au sommet des classements

de sa classe ou à l'indice de performance. Comparable dans son approche à une Lotus Elite, ou à l'ancêtre des Alpine A110, cette auto prend une place importante dans l'histoire des voitures de course françaises. Elle est aujourd'hui le symbole d'une époque révolue où quelques artisans talentueux pouvaient se présenter aux départs des plus grandes épreuves au monde. Le constructeur D.B a remporté près de 1 000 victoires en course et peut se targuer d'être à ce jour le constructeur français affichant le plus grand nombre de participations aux 24 Heures du Mans !

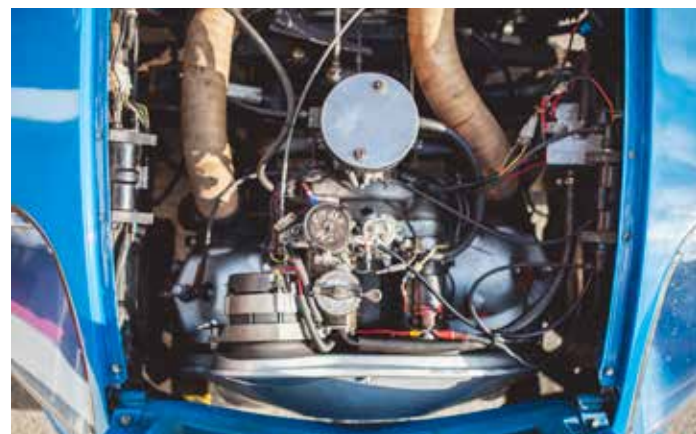
Particularité intéressante, l'auto que nous vous présentons fut livrée à D.B le 28 novembre 1958 avant d'être envoyée aux Etats-Unis chez D.B Northeastern Inc le 28 janvier 1959. Originellement de couleur orange Vit-Lak, elle est repeinte aussitôt à la demande de son propriétaire. Elle changera de main une seconde fois et rejoindra l'Arizona avant de revenir en France en 2004 dans la collection d'un grand collectionneur de la marque. Son objectif est de participer à plusieurs épreuves historiques où le D.B a brillé par le passé. Elle fait donc l'objet d'une restauration intégrale chez le réputé Provost Automobile non loin du Mans pour la modique somme de 54 400 €



et pour plus de 9 000 € chez électricité Jandeaux à Aigné (72) pour l'intégralité du faisceau. Parfaitement préparé, le D.B prendra le départ du Tour Auto Optic 2000 en 2007 et 2009, du Mans Classic 2006 et du Le Mans Legend 2007 avant de rejoindre le Musée des 24 Heures du Mans lors de l'exposition réservée aux voitures françaises de la course mancelle. C'est en 2015 que le propriétaire actuel en prend possession. Doté désormais d'un Passeport Technique FIA et d'un passeport 3 volets FFSA, il prendra le départ du Monte-Carlo Historique en 2017 et 2019. Esthétiquement, la carrosserie en fibre de verre semble sortir tout juste de sa restauration.

Difficile à obtenir sur une carrosserie en fibre, les ouvrants sont parfaitement alignés et la peinture est très bien tendue. Les longues portées, le bouchon de réservoir type Le Mans et les sangles de capots confèrent à l'ensemble un look typique de l'époque. Conforme à l'annexe K de la FIA, la voiture a obtenu un PTH en octobre 2007 (à renouveler) et s'est illustrée avec brio au Monte Carlo Historique 2017 avec la première place dans la catégorie pré 62 et la coupe de la commission historique... Tel un rappel à l'histoire avec la 3^e place de Surles/Piniers au volant de leur Coach en 1959 !

De plus en plus recherchés, les Coach D.B sont des voitures attachantes, amusantes à conduire avec leur tenue de route exceptionnelle et rares sur nos routes. Longtemps absentes des listes des plus grandes épreuves historiques, elles regagnent enfin de l'intérêt auprès des collectionneurs. Notre exemplaire, vendu avec un 851 cm³ (n°25553) et en plus ses deux carburateurs Zenith double corps 38 WIM pour en accroître la puissance est une pièce de choix. A vous, le son du bicylindre, la commande de boîte inversée et les plus belles épreuves du calendrier !



The two car enthusiasts René Bonnet and Charles Deutsch come at the 1954 Paris Motor Show with the fruit of their research, a French berlinette, the DB HBR5 Coach, which follows on from an aluminium prototype presented the previous year. This little car was a real revolution with a central frame-beam, its fibreglass bodywork and a two-cylinder engine developing 50 horsepower, originally from Panhard. The result is surprising with a car weighing only slightly more than 600 kilograms and capable of surprising performances that will allow it to regularly appear at the top of the rankings in its class or on the

performance index. Comparable in its approach to a Lotus Elite, or the ancestor of the Alpine A110, this car has an important place in the history of French racing cars. Today it is the symbol of a bygone era when a few talented craftsmen could compete in the world's greatest events. The manufacturer D.B. has won nearly 1,000 races and can boast to this day of being the French manufacturer with the highest number of participations in the Le Mans 24 Hours!

The car we are presenting was delivered to DB on 28 November 1958 before being sent to the United States by DB Northeastern Inc.

on 28 January 1959. Originally Vit-Lak orange, it was repainted immediately at the request of its owner. It changed hands a second time and went to Arizona before returning to France in 2004 in the collection of a major collector of the brand. Her aim is to participate in several historic events where the DB has shone in the past. It is therefore undergoing a complete restoration at the renowned Provost Automobile near Le Mans for the modest sum of €54,400 and for more than €9,000 at Electricity Jandeaux in Aigné (72) for the entire frame-beam. Perfectly prepared, the DB will take the start of the Tour Auto Optic 2000 in 2007 and 2009, the Le Mans

Classic 2006 and the Le Mans Legend 2007 before joining the Le Mans 24 Hours Museum during the exhibition reserved for French cars in the famous French race. It is in 2015 that the current owner takes possession of it. Now coming with an FIA Technical Passport and a FFSA passport, he will take the start of the Monte-Carlo Historique in 2017 and 2019. The fibreglass bodywork looks as if it has just been restored. The sashes are perfectly aligned and the paint is very well stretched. The long doors, the Le Mans type fuel cap and the bonnet straps give to the whole a typical look of the period. Complying with FIA Annex K, the car obtained its HTP papers in October 2007 (to be renewed) and distinguished itself with brio at the 2017 Historic Monte Carlo with the first place in the pre-62 category and the French historic commission cup... Like a reminder of history with the 3rd place of Surles/Piniers at the wheel of their Coach in 1959 !

More and more sought-after, DB Coaches are endearing cars, fun to drive with their exceptional handling, which is rare on our roads. For a long time absent from the lists of the greatest historical events, they are finally regaining interest among collectors. Our example, sold with an 851 cc (n°25553) and in addition its two Zenith 38 WIM carburetors to increase its power is a piece of choice. It's your turn to enjoy the sound of the two-cylinder, the reverse gearbox control and the most beautiful events on the calendar!



PTH valide
Très belle préparation
Eligible aux plus belles courses historiques

*Valid HTP
Very nice condition
Eligible in the most prestigious races*

55 000 – 70 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° AR35081

*French historic registration title
Chassis n° AR 350811*



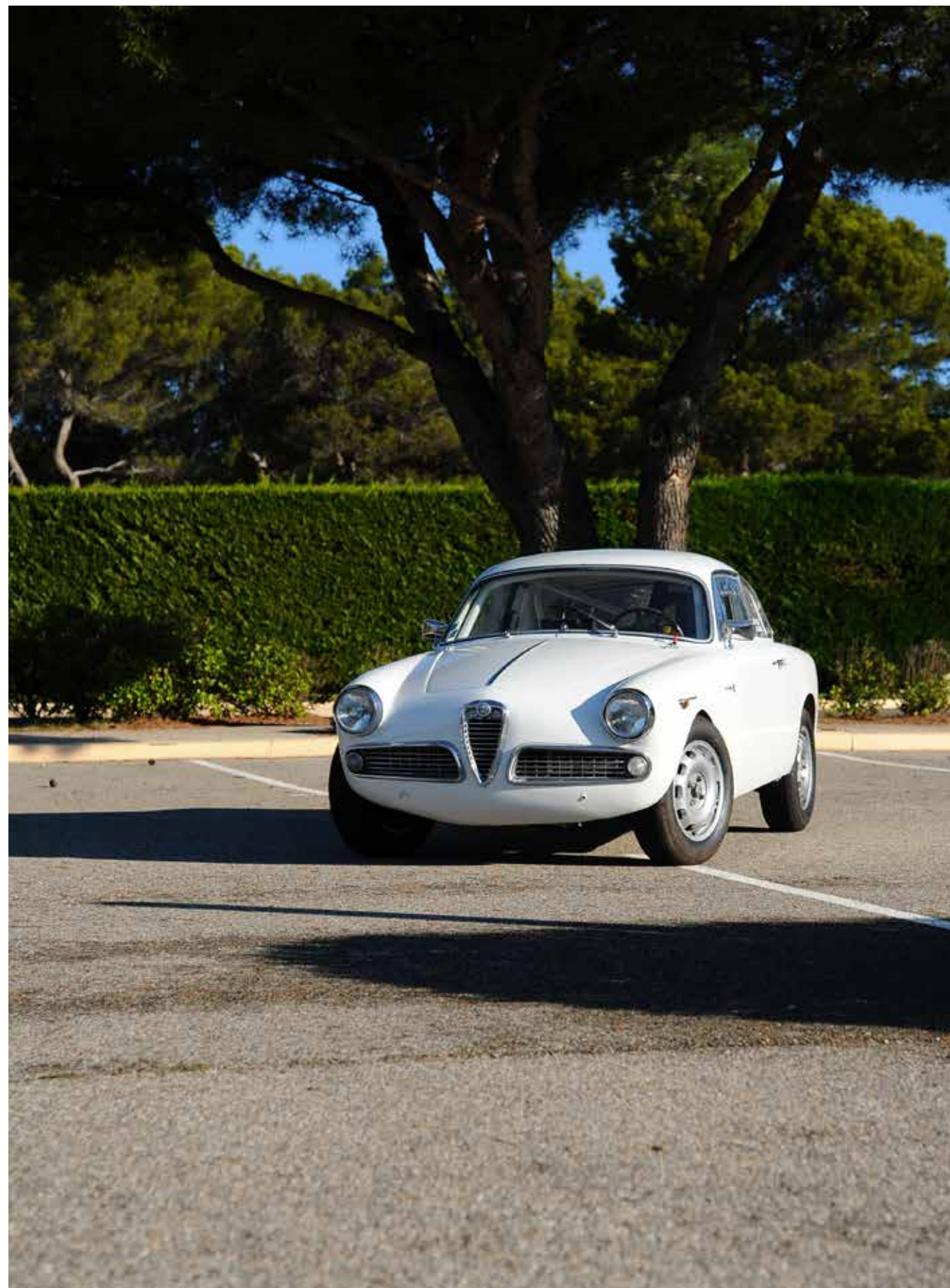
1962 ALFA ROMEO **GIULIETTA** **SPRINT FIA**

Présentée en 1955, la première génération de Giulietta Sprint est l'œuvre de Felice Boano qui signe un design très inspiré et d'une grande pureté. Cette Giulietta, construite chez Bertone, représente l'archétype de la berlinette de sport italienne des années 50 et 60 et a véritablement propulsé la marque vers son renouveau d'après-guerre. Ce modèle marquera l'avènement d'une nouvelle ère chez Alfa Romeo caractérisée par une griffe unique qui en fait une voiture ancienne d'exception. La Giulietta Sprint est considérée aujourd'hui, compte tenu de sa rareté et de son histoire, comme un modèle incontournable de la marque italienne et fait

partie des plus beaux coupés milanais jamais produits. Très vite dans les années 60 à travers le monde, cette Alfa fut utilisée et modifiée à des fins de compétitions et cela avec grand succès.

La charmante Alfa Romeo Sprint 1300 présentée ici fut mise en circulation en septembre 1962. D'après son dossier, celle-ci aurait été vendue en Finlande et transformée en voiture de course par un mécanicien dans les années 90 pour courir localement. En 2002, monsieur W s'en porte acquéreur et participe à des courses historiques dans toute l'Europe : ainsi la petite Alfa courra à Hockenheim, Spa, au Nurburgring

puis au Danemark en finissant souvent sur les podiums ! En 2008 la voiture est revendue en Belgique puis un Français en fait l'acquisition pour courir aussi en historique. Le collectionneur actuel la possède depuis 2017 et participera au « Sixties Endurance by Peter Auto » et terminera première à l'indice de performance au circuit Paul Ricard et à Monza. Aujourd'hui la Giulietta Sprint possède un PTH valide jusqu'en 2030 et son passeport à trois volets FFSA. Son moteur 1300 N° AR00102*01858 développe une puissance estimée de 135 ch grâce à une préparation et un réglage en finesse. La culasse est retravaillée, la pipe d'admission,



les carbus et l'échappement sont de type Veloce et l'ensemble vilebrequin et bielles sont équilibrés. Le châssis est remarquable aussi avec deux hauteurs de caisse possible selon les ressorts installés. Aujourd'hui cette voiture est éligible dans les plus belles courses et notamment au Tour Auto où ses performances seraient tout à fait élogieuses face aux plus grosses cylindrées. Une chance à saisir pour l'amateur de sport automobile historique !



Introduced in 1955, the first generation Giulietta Sprint was the work of Felice Boano, whose design was highly pure and inspired. This Giulietta, built by Bertone, represents the archetype of the Italian sports sedan of the 1950s and 60s and truly propelled the brand towards its post-war revival. This model launched the beginning of a new era for Alfa Romeo, characterized by a unique signature that makes it an exceptional classic car. The

Giulietta Sprint is considered today, due to its rarity and history, as a must-have model of the Italian brand and is one of the most beautiful Milanese coupés ever produced. Very soon in the 60's this Alfa was used and modified for racing purposes all over the world with great success. The lovely Alfa Romeo Sprint 1300 shown here was put on the road in September 1962. According to the history observed on this Alfa, it would

have been sold in Finland and transformed into a race car by a mechanic in the 90's to race locally. In 2002, Mr. W bought it and participated in historic races all over Europe: the little Alfa raced at Hockenheim, Spa, the Nurburgring and in Denmark, often finishing on the podium! In 2008 the car is sold in Belgium before a Frenchman buys it to compete in historic races. The current collector owns it since 2017 and will participate in the «Sixties Endurance

by Peter Auto», recently finishing first in the performance index at Paul Ricard and Monza. Today the Giulietta Sprint has a HTP valid until 2030 and its FFSA three-part passport. Its 1300 cc engine N° AR00102*01858 develops an estimated power of 135 hp thanks to a preparation and a fine tuning. The cylinder head is reworked, the intake pipe, the carburetors and the exhaust are of Veloce type and the

crankshaft and connecting rods are balanced. The chassis is also remarkable with two possible body heights depending on the springs installed and equipped with light Magnesium wheels. Today this car is eligible for the most beautiful races and in particular for the Tour Auto where its performance would be quite remarkable against bigger cars. A chance to seize for a historic motorsport lover!



Restauration ancienne de grande qualité
 Élégante configuration
 Carrosserie Facel Métallon recherchée

*High quality old restoration
 Elegant configuration
 Sought-after Facel Métallon bodywork*

35 000 – 45 000 €

Titre de circulation belge
 Châssis n° 905.280

*Belgian registration title
 Chassis n° 905.280*



Simca 8 SPORT

1951 Coupé

À la sortie de la guerre, les petits modèles populaires sont les bienvenus afin de remettre la France sur roues. La concurrence est rude et, pour se démarquer, Simca souhaite monter en gamme et proposer des voitures plus luxueuses. Séduit par la proposition des Stabilimenti Farina qui a réalisé sur le châssis de la Fiat 1100 S (identique à celui de la Simca 8) un très élégant et fin coupé, le président de Simca France, Henri Théodore Pigozzi, commande un exemplaire et le présente en 1948 au Salon de Paris sous la dénomination Simca 8 Sport. Souhaitant produire une série de voitures dérivées de ce prototype, il achète les

droits à Farina. C'est le carrossier Facel Métallon, plus tard constructeur des Facel Véga, qui sera chargé de produire la carrosserie et d'assembler la voiture sur châssis Simca 8. La production démarre en mars 1949, et deux versions, coupé et cabriolet, sont disponibles. Des exemplaires de présérie sont engagés en janvier 1950 au rallye Monte-Carlo et obtiennent un succès d'estime avec une 4^e et une 5^e place au général. Sous le capot, le moteur 1 200 cm³ de la Simca 8 est poussé à 50 ch grâce à l'augmentation du taux de compression, l'ajout de soupapes d'admissions plus grandes et un réglage différent de la distribution. Outre ses 135 km/h en

vitesse de pointe, la Simca 8 Sport se distingue de la concurrence par sa ligne élégante, et elle remporte aussi un franc succès dans les concours d'élégance. Rapidement, elle connaît des évolutions : en décembre 1950, son pare-brise en deux parties est remplacé par un pare-brise bombé d'une seule pièce sur la version coupé, puis, fin 1951, elle propose une face avant plus agressive avec une calandre à trois aubages en V. Sa production s'arrête en avril 1952 et laisse place à la Simca 9 Sport, qui reprend la mécanique et la base de la Simca Aronde, avec une toute nouvelle carrosserie. Au final, la Simca 8 Sport fut produite à 5165

exemplaires toutes versions confondues. Mis en circulation en 1951, notre exemplaire se trouve en très bon état. Il a bénéficié d'une restauration complète au début des années 2000, par l'atelier Tisserand, spécialiste des Facel Véga, pour 23 000 € (facture jointe au dossier). Ainsi sa carrosserie été refaite, la sellerie restaurée et son moteur remplacé par un Rush plus performant. Cette très élégante Simca Sport, qui a peu roulé depuis sa restaura-

tion intégrale, se présente aujourd'hui à avec une belle peinture noire, légèrement patinée, associée à un superbe intérieur en cuir rouge avec moquettes assorties. Cette configuration de couleurs très élégante et la restauration de grande qualité dont a bénéficié cette sublime Simca sauront séduire un passionné du modèle, ou un amateur de belles carrosseries françaises « signées ». Il est rare de trouver une Simca Sport en si bel état sur le marché.



At the end of the war, small cars were welcome to put France back on wheels. The competition was tough and, to stand out, Simca wanted to move upmarket and offer more luxurious cars. Seduced by the proposal of Stabilimenti Farina, which made a very elegant and slim coupe on the chassis of the Fiat 1100 S (identical to that of the Simca 8), the president of Simca France, Henri Théodore Pigozzi, ordered one and presented it in 1948 at the Paris Motor Show under the name Simca 8 Sport. Wishing to produce a series of cars derived from this prototype, he bought the rights from Farina. Facel Métallon, later to build the

Facel Véga, was commissioned to produce the bodywork and assemble the car on a Simca 8 chassis. The production starts in March 1949, and two versions, a coupe and a cabriolet, are available. Pre-production cars were entered in the Monte Carlo Rally in January 1950, were they obtained great success, finishing 4th and 5th overall. Under the hood, the 1,200 cc 8 was increased to 50 hp by boosting the compression ratio, adding larger intake valves and adjusting the timing differently. In addition to its 135 km/h top speed, the Simca 8 Sport distinguishes itself from the competition by its elegant design and is also a great success in concours d'elegance.

It quickly underwent a number of changes: in December 1950, its two-piece windscreen was replaced by a curved one-piece windscreen on the coupé version, and at the end of 1951, it was given a more aggressive front end with a V-shaped three-piece grille. Its production stops in April 1952 and is replaced by the Simca 9 Sport, which uses the same mechanics and the same base as the Simca Aronde, but with a completely new body. In the end, the Simca 8 Sport was produced in 5165 units, all versions included. Put on the road in 1951, our example is in very good condition. It has been completely

restored in the early 2000's by the Tisserand workshop, Facel Vega specialist, for 23 000 € (invoice attached to the file). The bodywork was redone, the upholstery restored, and the engine replaced by a more powerful Rush. This very elegant Simca Sport, which has not been driven much since its complete restoration, is presented today with a beautiful black paint,

slightly patinated, associated with a superb red leather interior with matching carpets. This very elegant color scheme and the high-quality restoration of this sublime Simca will seduce enthusiasts, or lovers of beautiful « custom body» French cars. It is rare to find a Simca Sport in such a beautiful condition on the market.



Jolie présentation
Simple à l'entretien et à l'usage
Même propriétaire depuis 24 ans

Carte grise française
Châssis n° 162 831

Nice presentation
Easy to maintain and to use
Same owner for 24 years

French registration title
Chassis n° 162 831

8 000 – 12 000 €



1925 CITROËN B12 TORPÉDO

Les B10 « Tout acier » sorties l'année précédente représentent certainement un énorme progrès technique, mais elles manquent de maturité. Leur caisse forme un bloc indéformable qui se marie mal avec le frêle châssis de la B2. Sur les routes chaotiques, la torsion est trop importante. Pour faire face à l'urgence, l'usine se contente de faire doubler les longerons du châssis par de robustes fourrures en acier. Le résultat est assez satisfaisant mais il s'agit tout de même d'une solution indigne d'un constructeur sérieux. C'est pourquoi la B10 est vite remplacée par la B 12 qui voit le jour dès octobre 1925, à l'époque normale du Salon, qui n'a pas lieu cette année-là à cause des Arts Décoratifs. La B 12 conserve la ligne générale

de la B 10, à l'exception de ses ailes galbées, mais elle en diffère sensiblement au niveau du châssis. Celui-ci ressemble à un véritable cadre de camion tant il est surdimensionné pour supporter les réactions de la caisse « Tout Acier ». Le train avant est totalement revu; il comporte sur la B 12 des ressorts semi-elliptiques et des freins à tambours commandés par câble. Le moteur du B 12 garde la cylindrée et la puissance du moteur B2/B 10 de 1452 cc développant 20 ch lui permettant d'atteindre la vitesse de 75 km/h... loin d'être ridicule à l'époque ! Élégante et joliment restaurée, cette B12 en carrosserie torpédo présente une restauration ancienne. La carrosserie est en très belle état, tout comme le châssis et les trains roulants.

Roulant régulièrement, elle accompagna de nombreux fiancés sur le chemin de l'église ! Achetée en 1997 par son propriétaire actuel, l'auto fut intégralement désossée et reprise depuis le châssis. Tout cela est très bien documenté avec un grand nombre de photos retraçant chaque étape. Démarrant au quart de tour, elle fonctionne parfaitement et procurera beaucoup de plaisir au collectionneur en quête d'une avant-guerre fiable et capable d'accueillir toute une petite famille. A noter que tous les instruments au tableau de bord sont présents et fonctionnent. Plusieurs factures d'entretien et une notice d'entretien d'époque seront jointes au dossier.



While the «All steel» B10s released the year before certainly represent a huge technical progress, they still lack maturity. Their non-deformable body does not blend well with the B2's frail chassis. On chaotic roads, the torsion is too important. To cope with the emergency, the factory simply doubled up the frame rails with strong steel bars. The result is quite satisfactory but it is still a solution unworthy of a serious manufacturer. This is why the B10 is quickly replaced by the B12, is launched in October 1925, at the normal time of the Paris Motor Show, which does not take place that year because of the Decorative Arts Expo. The B12 keeps the general line of the

B10, except for its curved wings, but it differs significantly in the chassis. This one looks like a real truck frame, so much it is oversized to support the reactions of the «All Steel» body. The front axle is completely revised; it has semi-elliptic springs and cable-operated drum brakes on the B12. The engine of the B 12 keeps the displacement and the power of the 1452 cc B2/B10 engine, putting out 20 hp and allowing it to reach the speed of 75 km/h... far from being ridiculous at the time! Elegant and nicely restored, this torpédo bodied B12 presents itself in good condition, thanks to an old restoration. The bodywork is in very good condition, as well as the chassis and the running

gear. Regularly driven, it accompanied many fiancés on their way to church! Bought in 1997 by its current owner, the car was completely stripped and removed from the chassis. All this is very well documented with a large number of photos tracing each step. Starting at the first turn of the key, it works perfectly and will give a lot of pleasure to a collector looking for a reliable pre-war car able to welcome a whole family. Note that all instruments on the dashboard are present and working. Several maintenance invoices and a period maintenance manual will be attached to the file.

Rarissime authentique CGSS
Intéressante base de restauration
Estimation attractive

Very rare and authentic CGSS
Interesting restoration base
Attractive estimate

7 000 – 13 000 €

Sans carte grise

Without registration title



AMILCAR

1929 CGSS

Fondée en 1920 à Saint-Denis, la firme Amilcar (anagramme des noms de ses fondateurs : Joseph Lamy et Émile Akar) est spécialisée dans la fabrication de cyclecars : des véhicules de petit gabarit, à trois ou quatre roues, deux places maximum, dont le moteur n'excède pas 1 100 cm³, et le poids total 350 kg. A l'époque, ce type d'automobile était en effet moins taxé qu'une automobile plus imposante qui restait un objet de luxe. La première Amilcar est présentée au Salon de Paris en 1921. Il s'agit du type CC qui devient rapidement un succès commercial et permet à Amilcar de lancer d'autres modèles. Ainsi apparaît en 1922 une version plus sportive à châssis court, baptisée CS, motorisée par un 4-cylindres de 1 004 cm³. Puis, en 1923, la CGS (Grand Sport),

à moteur de 1 075 cm³ avec un freinage sur les quatre roues. Mais la plus sportive et la plus exclusive des Amilcars de série sera la CGSS (Châssis Grand Sport Surbaissé) présentée en 1926. La CGSS diffère de la CGS par son empattement plus court, son moteur 1 075 cm³ (60X95) plus puissant permettant d'atteindre les 120 km/h et surtout sa carrosserie plus effilée, plus basse, plus harmonieuse et plus sportive. Autant de caractéristiques qui firent de la CGSS une automobile particulièrement prisée des gentlemen drivers qui furent nombreux à l'engager en compétition.

L'exemplaire que nous présentons est un intéressant châssis d'Amilcar CGSS. Il est entré dans la collection de son actuel propriétaire

il y a une quarantaine d'années et constitue aujourd'hui une intéressante base de restauration. Ce châssis est accompagné de sa calandre aérodynamique « Eldridge » ainsi que de son capot, on peut alors supposer que la carrosserie originale ait été réalisée dans les ateliers Duval. Sont également présents les ailes avant type moto, le radiateur, le réservoir d'essence, la planche de bord ou encore le pare-brise. Les ressorts à lames arrière étant absents, l'essieu a été avancé et boulonné sur le châssis afin de faciliter son déplacement. Construits à seulement 984 exemplaires entre 1927 et 1929, les CGSS sont rarissimes et extrêmement recherchés. Notre châssis à l'estimation attractive se présente ainsi comme une belle opportunité pour compléter un projet ou attaquer une reconstruction.



Fondée en 1920 à Saint-Denis, la firme Amilcar (anagramme des noms de ses fondateurs : Joseph Lamy et Émile Akar) spécialisée dans la fabrication de cyclecars : des véhicules de petit gabarit, à trois ou quatre roues, deux places maximum, dont le moteur n'excède pas 1 100 cm³, et le poids total 350 kg. A l'époque, ce type de car était taxé moins qu'un plus grand véhicule, qui restait un objet de luxe. La première Amilcar fut présentée au Salon de Paris en 1921. Il s'agit du type CC qui devient rapidement un succès commercial et permet à Amilcar de lancer d'autres modèles. Ainsi apparaît en 1922 une version plus sportive à châssis court, baptisée CS, motorisée par un 4-cylindres de 1 004 cm³. Puis, en 1923, la CGS (Grand Sport),

à moteur de 1 075 cm³ avec un freinage sur les quatre roues. Mais la plus sportive et la plus exclusive des Amilcars produites fut la CGSS (Châssis Grand Sport Surbaissé) présentée en 1926. La CGSS différait de la CGS par son empattement plus court, son moteur 1 075 cc (60X95) plus puissant permettant d'atteindre les 120 km/h et surtout sa carrosserie plus effilée, plus basse, plus harmonieuse et plus sportive. Autant de caractéristiques qui firent de la CGSS une automobile particulièrement prisée des gentlemen drivers, nombreux à l'engager en compétition.

L'exemplaire que nous présentons est un intéressant châssis d'Amilcar CGSS. Il est entré dans la collection de son actuel propriétaire

and its hood, so we can assume that the original body was made in the Duval workshops. Also present are the motorcycle-like front fenders, the radiator, the fuel tank, the dashboard and the windshield. As the rear leaf springs are missing, the axle was moved forward and bolted to the chassis to facilitate its movement. Built in only 984 examples between 1927 and 1929, a CGSS is extremely rare and sought after. Our attractively priced chassis is therefore a great opportunity to complete a project or to start a rebuild.

Rarissime Delahaye, pré-série des 135
Carrosserie Chapron
Jamais vue depuis 50 ans, historique limpide
Carte grise française
Vendue sans contrôle technique
Châssis n° 45393
Moteur n° 45393
Caisse n° 4810

*Rare Delahaye, preceding the 135 series
Chapron bodywork
Never seen since 50 years, clear history
French registration title
Sold without MOT
Chassis n° 45393
Engine n° 45393
Body n° 4810*

60 000 – 80 000 €



1935 DELAHAYE 138W

CABRIOLET CHAPRON

Nous sommes en présence d'un très rare exemplaire Delahaye survivant du type 138, haut de gamme de la production Delahaye apparaissant pour le salon de Paris 1933, dans la nouvelle série « Super-Luxe », modernisant profondément la gamme du constructeur, l'un des grands pionniers de l'automobile française. Cette nouvelle série se déclinera en trois types : le type 138 en 18 CV, le 134 en 12 CV et le 132 en 10 CV. Le type 138 sera le seul motorisé par un 6-cylindres en ligne de 3,2 l de cylindrée, évolution du type 126 et qui précédera le légendaire type 135, fleuron de la marque. Il sera commercialisé en châssis, sous deux propositions : le type 138 D, équipé de la boîte de vitesses mécanique Delahaye, et le type 138 W, équipé de la boîte de vitesses

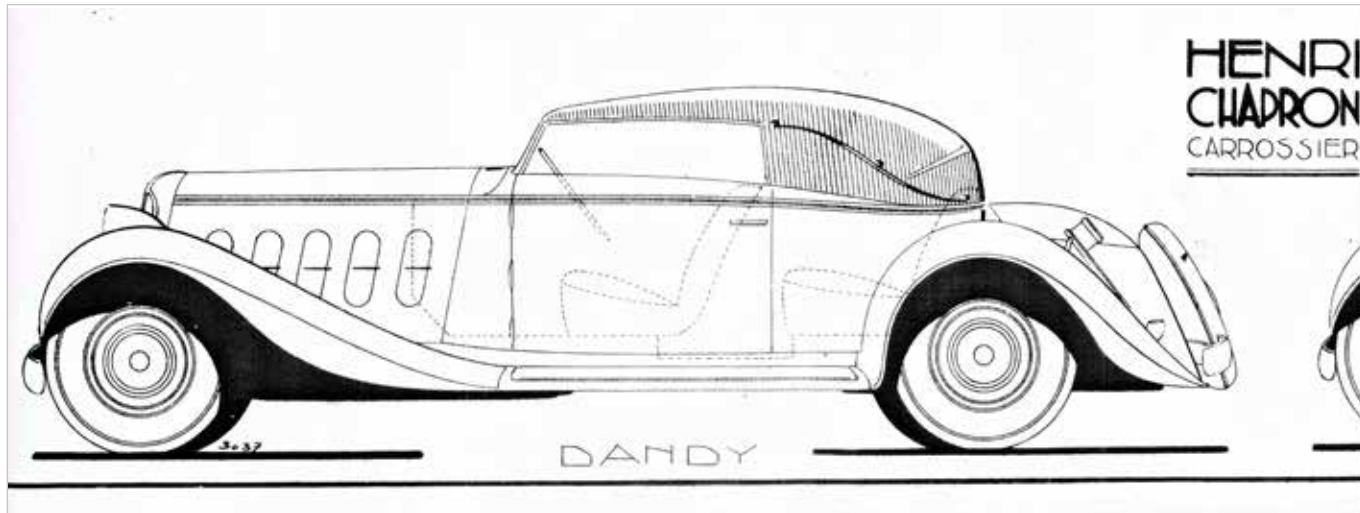
pré-sélective Wilson.

La plupart des types 138 seront livrés avec des carrosseries dites « usine », réalisées plus ou moins de série par quelques carrossiers, et beaucoup plus rarement sur commande spéciale ; tel est le cas de ce cabriolet 138 W portant le numéro de série 45393, réalisé dans les ateliers d'Henri Chapron en 1935, portant le numéro de carrosserie 4810, et correspondant déjà à cette période, à son modèle intitulé « Dandy ». On apprécie encore aujourd'hui sa finition particulièrement luxueuse et élégante, hautement prisee pour de futures participations lors de concours d'élégance, portant de plus la belle signature d'un grand carrossier. Ce cabriolet fera donc partie d'une des séries de 138 W de l'année 1935, il sera immatriculé neuf précisément le

21 mars 1935 ; le tarif officiel du 18 mars 1935 nous indiquant les données des divers choix du type 138 W, avec bien-sûr certainement une nette plus-value pour cette commande spéciale auprès de chez Chapron.

Ainsi, ce 21 mars 1935, ce cabriolet sera immatriculé neuf sous le numéro 3493 RJ 5 dans le département de la Seine, au profit d'une célébrité du nom de Henri Prost, architecte et grand urbaniste français (1874-1959), connu notamment pour ses plans d'aménagement de Casablanca, Fès, Rabat, Marrakech, Meknès, Alger, Istanbul, Caracas et, en France, sur la côte varoise, en région parisienne et à Metz. Son domicile étant 13 Quai de la Tournelle Paris V°. Courant 1954, soit cinq ans avant sa mort,





il fera immatriculé son cabriolet dans la nouvelle numérotation, toujours à son domicile parisien sous le numéro 8810 CZ 75. La voiture sera cédée à deux nouveaux propriétaires, toujours sur Paris, en janvier 1956, puis en décembre 1957. Le 29 septembre 1966, le cabriolet quittera la capitale pour rejoindre le département de la Savoie, où il sera immatriculé sous le n° 166 FU 73.

Etude réalisée par Jean-Paul Tissot, président du Club Delahaye, à la demande de la maison de ventes Aguttes.

En 1966, Monsieur Noël Machaud s'en porte acquéreur auprès de Monsieur Christian de la Fléchère, qui a remis la voiture dans le château familial de Montvéran, à Culoz, dans

l'Ain. Il repeindra la voiture et confiera la réparation de la capote à un sellier, qui décédera avant d'avoir réalisé les travaux. La voiture restera démontée (calandre et accastillage), et sans capote, bien stockée, jusqu'après son décès. Dans son testament, Monsieur Machaud léguera la fameuse Delahaye à ses deux petits-fils, qui ont aujourd'hui décidé de se séparer de la voiture.

Le compteur de cette extraordinaire Delahaye affiche 10 145 km. Vu l'état d'usure de la mécanique, et de conservation de la voiture, il n'est pas impossible qu'il s'agisse de son kilométrage d'origine. Si on peut regretter que la voiture ait été repeinte dans les années 1970, on ne peut que rester en admiration devant l'incroyable état de conservation de l'ensemble, qu'il s'agisse des cuirs, ou de la boiserie de la carrosserie. Les portes ne présentent aucun

jeu, et le moteur démarre au quart de tour, avec une pression d'huile (3 kg à froid) qui témoigne de son excellente santé. De la même façon, la boîte de vitesses pré-sélective Wilson fonctionne parfaitement, et le freinage – par câbles – est encore fonctionnel.

Il conviendra au futur propriétaire de décider de l'avenir de ce beau cabriolet 3-positions Chapron, rarissime survivant de la série 138 à boîte Wilson : ou bien remonter les accessoires, revoir l'électricité et réviser la mécanique pour remettre sur route cette Delahaye en strict état d'origine ; ou bien entreprendre une restauration intégrale...

Choix cornélien s'il en est. Mais la première option pourrait bien s'avérer être la meilleure !

We are in the presence of a very rare surviving Type 138, Delahaye, top of the range of the Delahaye production appearing at the Paris show 1933, in the new "SuperLuxe" series, deeply modernizing the range of the manufacturer, one of the great pioneers of the French industry. This new series will be declined in three types: the type 138 in 18 HP, the 134 in 12 HP and the 132 in 10 HP. The type 138 will be the only one motorized by an inline 6-cylinder engine with a 3200 cc displacement, evolution of the type 126 and which will precede the legendary type 135, flagship of the brand. It will be marketed in two chassis: the type 138 D, equipped with the Delahaye mechanical gearbox, and the type 138 W, equipped with the Wilson pre-selective gearbox.

Most of the Type 138 will be delivered with so-called "factory" bodywork, made more or less in series by some coachbuilders, and much more rarely on special order. Such is the case of this 138 W cabriolet bearing the serial number

45393, made in Henri Chapron's workshops in 1935, bearing the bodywork number 4810, and corresponding to his model nicknamed «Dandy». We still appreciate its particularly luxurious and elegant finish, highly interesting for future participations in concours d'élégance, bearing moreover the beautiful signature of a great coachbuilder. This cabriolet will be part of one of the 138 W series of the year 1935, registered on the 21st of March 1935. The official price list of March 18, 1935 indicates the data of the various choices for this car, with certainly a clear surplus for this special order at Chapron.

Thus, on March 21, 1935, this cabriolet will be registered new with 3493 RJ 5 plates in the Seine department, for the benefit of a celebrity by the name of Henri Prost, architect and great French town planner (1874-1959), known in particular for his plans for the development of Casablanca, Fez, Rabat, Marrakech, Meknes, Algiers, Istanbul, Caracas, and, in France, on the coast of the Var region of France, in the Paris region and in Metz. His residence was





13 Quai de la Tournelle, Paris V. In 1954, five years before his death, he will register his convertible with new plates, still at his Parisian home under the number 8810 CZ 75. The car will be sold to two new owners, still in Paris, in January 1956, then in December 1957. On September 29, 1966, the convertible will leave the capital to join the department of Savoy, where it will be registered under the number 166 FU 73.

Here is a study carried out by Jean-Paul Tissot, president of the Club Delahaye, at the request of the Aguttes auction house.

In 1966, Mr. Noël Machaud bought the car from Mr. Christian de la Fléchère, who had stored it in the family castle of Montvéran, in Culoz, in the Ain region. He repainted the car and entrusted the repair of the hood to a saddler, who died before the work was done. The car will remain disassembled (grill and fittings), and without

the top, well stored, until after his death. In his will, Mr Machaud left the famous Delahaye to his two grandsons, who have now decided to part with the car.

The odometer of this extraordinary Delahaye shows 10 145 km. Considering the state of wear of the mechanics, and the conservation of the car, it is not impossible that this is its original mileage. If we can regret that the car has been repainted in the 1970s, we can only remain in admiration of the incredible state of conservation of the whole, whether it is the leathers, or the woodwork of the body. The doors do not show any play, and the engine starts immediately, with an oil pressure (3 kg when cold) that testifies of its excellent health. Likewise, the Wilson pre-selective gearbox works perfectly, and the braking - by cables - is still functional.

The future owner will have to decide what to do with this beautiful 3-positions Chapron cabriolet, a rare survivor of the 138 series with Wilson

gearbox: either reassemble the accessories, revise the electrics and the mechanics to put this Delahaye back on the road in its original condition; or undertake a complete restoration... a difficult choice if ever there was one! But the first option could be the best one!

Seulement 69 exemplaires fabriqués
Rarissime sur le marché
Bel état de présentation

*Only 69 examples produced
Very rare on the market
Nice condition*

80 000 - 100 000 €

Titre de circulation belge
Châssis n° 3309169

*Belgian registration title
Chassis n° 3309169*



1959 Letourneur & Marchand
RENAULT
Cabriolet
Frégate

La première présentation de la Renault Frégate date de fin 1950. Renault l'expose enfin au Salon de l'automobile en Octobre 1951 puis commence à la commercialiser à la fin de l'année. Ses lignes sont plus tendues que celles de sa contemporaine 4 CV, mais les ailes arrière restent superbement dessinées en relief. Le 4-cylindres de 1 996 cm³ accède enfin à la modernité avec une culasse à soupapes en tête. Fiable mais pas vraiment un foudre de guerre, il développe 65 ch et suffit à mouvoir la grande berline nouveau fleuron de la marque au Losange. Renault songe bientôt à une extrapolation en cabriolet et fait appel à

son carrossier privilégié en Italie, Ghia, qui lui dessine un prototype appelé « Ondine », et dont la ligne ressemble étrangement à la Volkswagen Karmann Ghia de la même époque. La presse automobile de l'époque est unanime : il faut que les plus grands carrossiers français se penchent sur le cas de la nouvelle berline. Pichon-Parat sera le premier dès 1952 à carrosser une Frégate en cabriolet 2-portes. S'ensuivront des plus grands noms tels que Letourneur & Marchand, Mignot puis Henri Chapron.

Parmi les carrossiers à avoir travaillé sur la Frégate, Letourneur & Marchand est certainement celui

qui en a réalisé le plus, puisqu'il fabriqua 69 cabriolets, entre 1953 et 1959. Ces rares Frégate seront réalisées de façon artisanale, rendant le processus de production long et coûteux, et la voiture ne fut donc disponible que sur commande. Parmi ses principales modifications, la Frégate voit sa calandre élargie, son toit équipé d'une capote en toile, ses chromes s'affirmer, tandis qu'elle est dotée de nouveaux optiques à l'avant comme à l'arrière. L'habitacle est plus sophistiqué avec une finition soignée bien qu'il reprenne la totalité des composants de la version classique. Côté mécanique, elle utilise la même motorisation que la Frégate Berline. L'arrêt

de la Frégate signe bien sûr la fin de ces élégants cabriolets, mais aussi la fin de Letourneur & Marchand, grand carrossier français qui ne survivait que par ce contrat avec Renault. Le tout dernier exemplaire fut commandé par la Régie à l'occasion de la visite du Prince Rainier de Monaco, et fait encore aujourd'hui partie de la collection du défunt prince. Avant cela, un autre cabriolet Frégate Letourneur & Marchand avait eu l'honneur de véhiculer la Reine Elisabeth II d'Angleterre, à l'occasion d'une visite officielle ! Il est aujourd'hui difficile de savoir combien de cabriolets ont survécu. Le nôtre, immatriculé en novembre 1959, est l'un des tout derniers

fabriqués, et l'un des huit réalisés sur base de Frégate Transfluide. Son actuel propriétaire l'a acquis en 2013 lors d'une vente aux enchères dans le Sud-Ouest de la France. Restauré à la fin des années 1990 en deux tons de beiges, avec intérieur cuir havane, et équipé de roues Robergel et de nombreux accessoires Robri, cette Frégate est encore aujourd'hui en très bel état de présentation et de fonctionnement. Bien plus rare qu'une Peugeot ou une Citroën cabriolet de la même époque, cette Frégate saura combler l'amateur de belles carrosseries françaises.



The first presentation of the Renault Frégate dates back to the end of 1950. Renault finally shows it at the Salon de l'Automobile in October 1951 and started to market it by the end of the year. Its lines are tighter than those of its contemporary 4CV, but the rear fenders are still beautifully drawn. The 1,996 cc 4-cylinder engine was finally modernized with an overhead-valve cylinder head. Reliable but not exactly high-performance, it develops 65 hp, enough to move the new flagship sedan of the Losange brand. Renault soon thought of converting it into a convertible and called upon its preferred coachbuilder in Italy, Ghia,

who drew a prototype called «Ondine», whose design strangely resembled the Volkswagen Karmann Ghia of the same period. The automotive press of the time was unanimous: the greatest French coachbuilders had to work on the new sedan. In 1952, Pichon-Parat was the first to build a 2-door convertible for the Frégate. Bigger names such as Letourneur & Marchand, Mignot and Henri Chapron followed.

Among the coachbuilders who worked on the Frégate, Letourneur & Marchand is certainly the one who made the most of them, since it built 69 cabriolets between 1953 and 1959. These

rare Frégate were made by hand, making the production process long and costly, and the car was therefore only available on order. Among its main modifications, the Frégate saw its front grille widened, its roof fitted with a canvas top, its chromes asserted, while it was equipped with new front and rear lights. The interior is more sophisticated with a neat finish, although it has all the components of the classic version. Mechanically, it uses the same engine as the Sedan. The end of the Frégate is of course the end of these elegant convertibles, but also the end of Letourneur & Marchand, a great French coachbuilder who survived only through this

contract with Renault. The very last example was ordered by the Régie on the occasion of the visit of Prince Rainier of Monaco, and is still today part of the collection of the late prince. Before that, another Frégate Letourneur & Marchand cabriolet had the honor of driving Queen Elizabeth II of England on an official visit! Today it is difficult to know how many convertibles have survived. Ours, registered in November 1959, is one of the very last ones built, and one of

the eight made on the basis of the Transfluid Frégate. Its current owner acquired it in 2013 at an auction in southwest France. Restored in the late 1990s in two shades of beige, with tan leather interior, and equipped with Robergel wheels and many Robri accessories, this Frigate is still in very nice condition. Much rarer than a Peugeot or a Citroën cabriolet of the same period, this Frégate will satisfy lovers of beautiful French custom bodied cars.



60 000 - 80 000 €

Modèle de raffinement et d'élégance
Rare cabriolet Série 1, moins
de 614 exemplaires produits
Voiture de sport 100% française
avec le moteur Pont-à-Mousson
Carte grise française de collection
Châssis n° F2B 109B
Moteur n° 16-1176

*A model of refinement and elegance
Rare Series 1 convertible, less than
614 produced
100% French sports car with
the Pont-à-Mousson engine
French historic registration title
Chassis n° F2B 109B
Engine n° 16-1176*



FACEL VEGA

Facellia F2B Cabriolet

1962

Symbole du raffinement et de l'élégance française, la société Facel-Vega pour Forges et Ateliers de Construction d'Eure et Loire SA, ne réalisa qu'environ 2 900 voitures au cours de sa brève existence. Construites à la main, elles étaient des modèles de grand luxe destinées aux esthètes en quête d'exclusivité et de distinction. Pressentant le besoin d'un modèle de plus grande diffusion, le fondateur de la marque, Jean Daninos, présenta une petite sportive, la Facellia. Dévoilée en 1959, celle-ci recevait un moteur Pont-à-Mousson de 1,6 l de cylindrée à double arbre à cames en tête. Jugé capricieux, il ne cessa d'évoluer sur le modèle

F2 pour finalement être remplacé par le moteur Volvo B18 que l'on retrouvera à partir de 1963 sur la Facel III. Selon l'ouvrage de référence *Facel-Vega, Le Grand Tourisme à la française* de Jean-Paul Chambrette, la production totale des Facellia est estimée à 1 045 exemplaires, dont 614 cabriolets.

Cette Facellia F2B se présente dans sa stricte configuration d'origine avec une peinture bleu métallique et un habitacle en cuir rouge. Répondant à la commande 8464, elle fut livrée neuve en Belgique le 31 août 1962 au Garage Beherman-Demoen à Bruxelles et resta

dans la même famille de 1968 à 2017. Utilisée occasionnellement par son deuxième propriétaire, elle est finalement remise près de vingt ans avant de ressortir dans les années 1990. C'est sur cette période qu'une restauration partielle est entamée. Au début des années 2010, la carrosserie est reprise intégralement ainsi que la capote et la sellerie. Quelques années plus tard, les freins et le moteur sont refaits en Alsace avant que la famille ne décide de s'en séparer en 2017 lors d'une vente aux enchères sous la nef du Grand Palais à Paris. C'est un collectionneur français qui s'en porte acquéreur après une bataille d'enchères très



disputée. Depuis, la voiture est passée entre les mains du spécialiste Pierre Brandin de l'atelier Vega Passion avec de nombreux frais effectués pour un montant supérieur à 13 000 €. Agréable à conduire, sa direction est légère, le moteur agréable, tout comme le maniement de la boîte de vitesse. Belle et agréable à conduire, sa

carrosserie n'est pas exempt de petits défauts et quelques frais seront à prévoir, notamment sur le faisceau électrique. Vendue avec ses factures d'entretien et son attestation d'identification délivrée par l'Amicale Facel, voilà un des plus désirables et rares cabriolets français.



A symbol of French refinement and elegance, the Facel-Vega company, for Forges et Ateliers de Construction d'Eure et Loire SA, produced only about 2,900 cars during its brief existence. Built by hand, they were very luxurious models intended for aesthetes in search of exclusivity and distinction. Sensing the need for a more widely available model, the brand's founder, Jean Daninos, introduced a small sports car, the Facellia. Unveiled in 1959, it was powered by

a 1.6 litre Pont-à-Mousson engine with double overhead camshafts. Considered capricious, it kept evolving on the F2 model to finally be replaced by the Volvo B18 engine that will be found from 1963 on the Facel III. According to the reference book Facel-Vega, "Le Grand Tourisme à la française" by Jean-Paul Chambrette, the total production of Facellias is estimated to be at 1,045 units, including 614 convertibles.

This Facellia F2B is presented in its strict original configuration with a metallic blue paint and a red leather interior. Responding to order 8464, it was delivered new in Belgium on August 31, 1962 to Garage Beherman-Demoen in Brussels and remained in the same family from 1968 to 2017. Occasionally used by its second owner, it was finally put away for almost twenty years before coming out again in the 1990s. It is during this period that a partial restoration is started. At the beginning of the 2010s, the

bodywork is completely restored as well as the hood and the upholstery. A few years later, the brakes and the engine are rebuilt in Alsace before the family decides to sell it in 2017 at an auction under the nave of the Grand Palais in Paris. It is a French collector who bought it after a very competitive bidding battle. Since then, the car has passed through the hands of the specialist Pierre Brandin of the Vega Passion workshop with many expenses made

for an amount of more than 13,000 €. Pleasant to drive, its steering is light, the engine pleasant, as well as the handling of the gearbox. Beautiful and pleasant to drive, its bodywork is not free of small defects and some expenses will be necessary, in particular on the electric harness. Sold with its maintenance invoices and its identification certificate delivered by the Amicale Facel, this is one of the most desirable and rare French convertibles.



Rare hard-top
Petite sœur de la mythique 300 SL
Estimation attractive

Carte grise française
Châssis n° 12104010950123

*Equipped with a rare hard-top option
Little sister to the mythical 300 SL
Attractive estimate*

*French registration title
Chassis n° 12104010950123*

80 000 – 120 000 €



Collection Nicoules 1959

MERCEDES

BENZ 190 SL

Nous sommes au début des années 1950, les véhicules sportifs sont en plein essor sur le continent européen, et la firme Mercedes Benz engage avec succès son emblématique 300 SL. La version de route de cette machine de course est en plein développement, quand l'importateur américain de la marque, Max Hoffman, demande une version plus civilisée et moins onéreuse, adaptée au marché américain. C'est ainsi qu'en février 1954 apparaît au salon de New-York, aux côtés de la 300 SL Gullwing de série, le prototype de ce qui deviendra la 190

SL. Le style est très similaire à celui de sa somptueuse grande sœur, et le public est comblé ! C'est après quelques évolutions cosmétiques et techniques qu'au Salon de Genève du printemps 1955 le modèle de série est dévoilé. La 190 SL est déclinée en trois versions : le roadster avec capote, le roadster avec hard-top, et enfin la – presque – barquette, qui sera très vite abandonnée. Son 4-cylindres, son châssis robuste et son tarif bien plus raisonnable que son aînée, sans pour autant lésiner sur la qualité des finitions, amènent un succès immédiat.

La commercialisation s'arrêtera en 1963, après 9 ans de production !

L'auto que nous présentons est un modèle de 1959, équipé du très rare et désirable hard-top (de première génération ; un deuxième, restylé par Paul Bracq, apparaît dans la deuxième moitié de l'année 1959). Le propriétaire actuel de la voiture s'en est porté acquéreur en 2007 auprès de l'acteur français Arsène Jiroyan, et n'a depuis cessé de lui faire profiter d'un entretien méticuleux. Aujourd'hui, la voiture est dans un bon état de fonctionnement : le moteur est bien



réglé, la boîte de vitesse à quatre rapports est très agréable, les suspensions sont souples... Seuls les freins, s'ils assurent un bon mordant, auront besoin d'un réglage pour rectifier un transfert à droite. Du point de vue cosmétique, cette 190 SL présente bien, la peinture porte une jolie patine et les alignements sont bons. Les passionnés les plus exigeants verront que certains aspects sont perfectibles : l'horloge n'est plus celle d'origine, les feus avant ne sont

pas du bon diamètre et la fenêtre conducteur ne descend pas jusqu'en bas. Les garnitures intérieures ont été changées il y a plusieurs années, et présentent elles aussi un très bel aspect. Voici une 190 SL dans un bon état d'usage, équipée du très désirable hard-top, et présentée à une estimation extrêmement raisonnable. L'occasion parfaite de rouler dans une luxueuse Mercedes iconique de la fin des années 1950.



W e are in the early 1950s, sports cars are booming on the European continent, and the Mercedes Benz firm successfully launches its emblematic 300 SL. The road version of this racing machine was in full development, when the American importer of the brand, Max Hoffman, asked for a more civilized and less expensive version, adapted to the American market. Thus, in February 1954, the prototype of what would become the 190 SL appeared at the New York

Auto Show, alongside the standard 300 SL Gullwing. The style was very similar to that of its sumptuous big sister, and the public was delighted! After a few cosmetic and technical changes, the production model was unveiled at the 1955 Geneva Motor Show. The 190 SL was available in three versions: the roadster with soft top, the roadster with hard top, and finally the - almost - barquette, which will be abandoned very quickly. Its 4-cylinder engine, its robust chassis, and its much more reason-

nable price than its bigger counterpart, without skimping on the quality of the finishings, bring an immediate success. Sales would only stop in 1963, after 9 years of production! The car we present is a 1959 model, equipped with the very rare and desirable hard-top (of the first generation; a second one, restyled by Paul Bracq, appeared in the second half of 1959). The current owner bought the car in 2007 from the French actor Arsène Jiroyan, and since then has continued to provide it with meticulous

maintenance. Today, the car is in good working order: the engine is well tuned, the four-speed gearbox is very pleasant, the suspensions are comfortable... Only the brakes, if they provide a good bite, will need an adjustment to rectify a right-hand bias. Cosmetically, this 190 SL looks good, the paint has a nice patina and panel alignments are good. The most demanding enthusiasts will see that some aspects can be improved: the clock is not

original, the front lights are not the right diameter and the driver's window does not go all the way down. The interior trim has been changed several years ago, and is also very nice. This is a 190 SL in good used condition, equipped with the very desirable hard-top, and presented at an extremely reasonable estimate. The perfect opportunity to drive an iconic late 1950's luxury Mercedes.



Le plaisir de conduite à l'état pur
Eligible au Tour Auto
Estimation attractive

*Pure driving pleasure
Eligible for the Tour Auto
Attractive estimate*

50 000 – 60 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° BN1L 153842

*French historic registration title
Chassis n° BN1L 153842*



Collection Nicoules

1954
Austin-Healey
100/4 BN1

Après de nombreux essais dans le milieu de la production de voiture de sport, Donald Healey arrive au début des années 1950 avec une petite sportive pleine de caractère. Le premier prototype utilise beaucoup de pièces des Austin de série de l'époque. Les dirigeants de cette firme, en plein début d'association avec Morris pour la création de la British Motor Company, étaient déjà en pourparlers pour ajouter ce nouveau roadster dans leur gamme. En résulte la première Austin-Healey, la 100. Les premières versions dénommées BN1,

étaient équipées d'une boîte de vitesse à trois rapports, avec overdrive. Le succès commercial est au rendez-vous : les américains raffolent de la nouvelle petite anglaise qui vient concurrencer les Jaguar XK 120, et surpasse la Triumph TR2. En 1955 arrive la seconde version de la 100, la BN2. Les améliorations sont importantes : nouvelle boîte de vitesse avec cette fois-ci quatre rapports (et toujours un overdrive), mais aussi un pont arrière retravaillé. En 1956, la carrière de ce petit roadster sportif sera arrêtée, au profit de la 100/6, qui commencera l'ère des

« Big Healey ». Ces quatre années de production seront aussi marquées par une forte présence sur les compétitions et de nombreux succès, étonnants pour une auto de série : 12 Heures de Sebring, 24 Heures du Mans, Mille Miglia comme exemple.

L'exemplaire que nous présentons est une version BN1 de 1954, dont le propriétaire actuel s'est porté acquéreur en 2010. La voiture est aujourd'hui dans une combinaison de couleur intéressante, blanc cassé/flancs bleu marine, avec une patine lui allant à merveille.

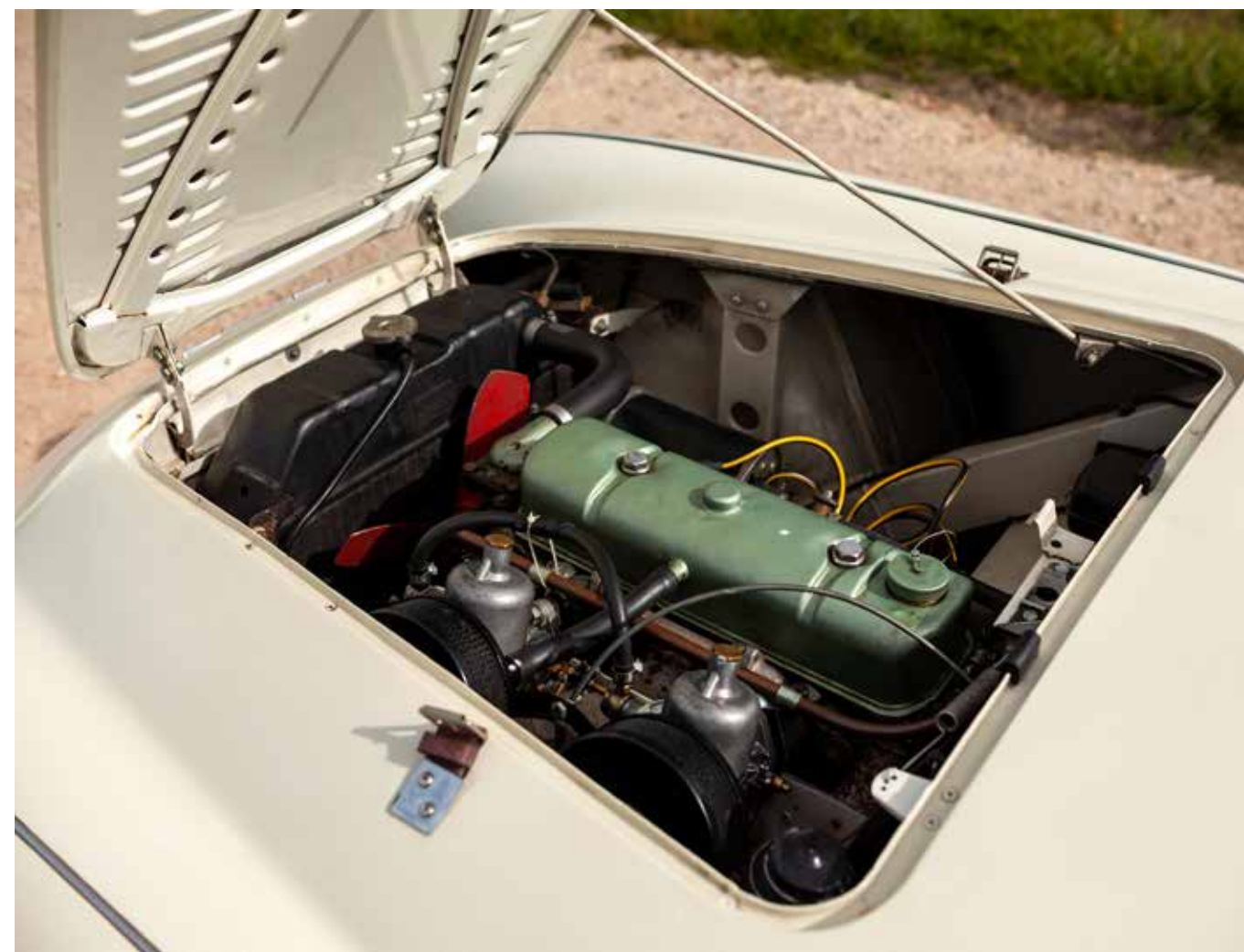


La base est assez saine malgré quelques traces de corrosions de surface mineures sur le châssis. Son intérieur en cuir porte lui aussi une jolie patine, les sièges n'ont pas de déchirures et les – rares ! – instruments de bords sont fonctionnels. Du point de vue mécanique, la voiture démarre au quart de tour ! Grâce à l'entretien méticuleux dont lui a fait bénéficier son propriétaire, nous avons pu profiter pendant notre essai d'une auto au moteur bien réglé, et à la boîte de vitesse agréable. Le comportement routier d'une Austin-Healey 100/4 est très sportif, avec ce qu'il faut de confort : la légèreté aide énormément le 4-cylindre, et la voiture est collée

à la route tout en restant joueuse. Pour résumer, malgré quelques défauts, cette auto pleine de caractère fonctionne très bien. Avis aux amateurs de sensations fortes et aux pilotes : cette auto est éligible aux plus grands événements du calendrier sportif historique, et son estimation en fait la cible parfaite pour de nombreux collectionneurs qui auront tout loisir de rouler dès à présent à son volant ou pour ceux recherchant une excellente base de restauration.

corrosion on the chassis. Its leather interior also wears a nice patina, the seats have no tears and the - rare! - instruments are functional. Mechanically, the car starts right up. Thanks to the meticulous maintenance of its owner, we could enjoy during our test drive a car with a well tuned engine and a pleasant gearbox. The road behaviour of an Austin-Healey 100/4 is very sporty, with the right amount of comfort: the lightness helps the 4-cylinder enormously,

and the car is stuck to the road while remaining playful. To sum up, despite some flaws, this car full of character works very well. For thrill seekers and gentleman drivers alike, this car is eligible for the biggest events on the historic sports calendar, and its valuation makes it the perfect target for many collectors who will have plenty of time to drive it now, or for those looking for an excellent restoration base.



After numerous trials in the sports car production world, Donald Healey arrived in the early 1950s with a small sports car full of character. The first prototype used many parts from the Austin series of the time. The leaders of this firm, in the midst of their association with Morris before creating the British Motor Company, were already in talks to add this new roadster to their range. The result was the first Austin-Healey, the 100. The first versions, called BN1, were equipped

with a three-speed gearbox with overdrive. The commercial success was instantaneous: the Americans were crazy about the new small English car which competed with the Jaguar XK 120, and surpassed the Triumph TR2. In 1955, the second version of the 100, the BN2, arrives. The improvements are important: new gearbox with four gears (and still an overdrive), but also a reworked rear axle. In 1956, the career of this small sporty roadster will be stopped in favor of the 100-six, which will begin the era of the

«Big Healey». These four years of production were also marked by a strong presence in competitions and numerous successes, astonishing for a production car: 12 Hours of Sebring, 24 Hours of Le Mans, Mille Miglia for example. The car we present is a BN1 version from 1954, which the current owner bought in 2010. The car is today in an interesting color combination, off-white/havy blue, with a nice patina. The base is quite sound despite some minor surface

45 000 – 55 000 €

Élégante configuration de couleurs
État remarquable
Cote en hausse
Titre de circulation belge
Châssis n° 0005668
Moteur n° 0009241

*Elegant color combination
Remarkable condition
Rising star
Belgian registration title
Chassis n° 0005668
Engine n° 0009241*



1973
FIAT Dino
2400 coupé

Antichambre de l'un des plus importants championnats du monde de sport automobile, la Formule 2 fut un redoutable terrain de combat pour les valeureux pilotes cherchant à rejoindre la Formule 1. A la fin des années 1960, impliquée dans de nombreuses disciplines, Ferrari s'intéresse alors de très près à ces deux championnats. En 1967, // *Commendatore* Enzo Ferrari, décide d'engager une monoplace dotée du moteur V6 sur lequel

planchait son fils Dino avant sa mort prématurée en 1956. Dans l'obligation de produire rapidement 500 moteurs pour permettre son homologation, et incapable d'assembler à un tel rythme autant de Dino 206, Maranello demande alors à Fiat de construire le moteur en grande série, et de développer une auto capable de l'accueillir.

Fiat conçoit alors deux automobiles : la première, un spider dessiné par Pininfarina, puis la

deuxième, présentée quelques mois plus tard en 1967, un coupé crayonné chez Bertone. Motorisées par le V6 2,0 l Ferrari, elles avaient chacune un caractère bien différent. Le Spider, court et léger, possédait un tempérament sportif et nerveux, tandis que le GT, plus lourd et à l'empattement plus long, était plus confortable et prévisible. Légèrement restylés en 1969, ces deux icônes automobiles voient chacune leur bloc réalésé à 2,4 l et leur puissance gagner

20 ch, pour culminer à 180 ch. Plus performantes et nettement améliorées du point de vue du comportement routier grâce à des roues arrière enfin indépendantes, elles se vendent néanmoins à moins d'exemplaires que leurs devancières malgré une plus longue carrière.

L'exemplaire que nous vous présentons aujourd'hui est un l'un des 6 068 coupés construits, et l'un des 2 398 en version 2,4 l.

D'origine italienne, cette Dino, qui aurait eu trois propriétaires italiens avant son actuel propriétaire belge, est absolument splendide dans sa livrée *Nocciola Metallizato*, seyant parfaitement à son intérieur en tissu crème refait à neuf en 2016. Restaurée intégralement dans les années 2010 depuis une caisse mise à nue, elle se trouve aujourd'hui dans un très bon état, tant cosmétique que mécanique. Notre essai routier nous a permis de témoigner du dynamisme de

son mélodieux V6 Ferrari, tandis qu'un examen méticuleux a révélé quelques tout petits défauts de carrosserie, notamment au niveau de la malle, une branche de volant abimé, ou une couture qui a lâché au niveau d'un accoudoir et le soufflet de levier de vitesses à reprendre. Des petits détails qui seront facilement repris par son futur propriétaire pour faire de cette désirable Dino un exemplaire en état concours.

The example we present to you today is one of the 6,068 coupes built, and one of the 2,398 in the 2.4L version. Of Italian origin, this Dino, which would have had three Italian owners before its current Belgian owner, is absolutely gorgeous in its Nocciola Metallizato livery, perfectly matching its cream cloth interior redone in 2016. Completely restored in the 2010s from a bare body, it is now in a very good condition, both cosmetically and mechanically.

Our road test allowed us to witness the dynamism of its melodious Ferrari V6, while a meticulous examination revealed some very small bodywork defects, notably at the level of the trunk, a damaged steering wheel arm, or a seam that dropped at the level of an armrest and the gear lever bellows to be taken back. Small details that will be easily taken over by its future owner to make this desirable Dino in concours condition.



Anitechamber of one of the most important world championships in motorsport, Formula 2 was a formidable battleground for the brave drivers seeking to join Formula 1. At the end of the 1960s, Ferrari was involved in several disciplines and took a close interest in both championships. In 1967, Il Commendatore, Enzo Ferrari, decided to enter a single-seater in F2 with the V6 engine that his son Dino had been working on before his premature death in 1956. Obligated to produce

500 engines quickly to allow its homologation, and unable to assemble so many Dino 206 at such a rate, Maranello resorted to asking Fiat to build the engine in large series, and to develop a car capable of accommodating it.

Fiat then designed two cars: the first, a spider designed by Pininfarina, then the second, presented a few months later in 1967, a coupe designed by Bertone. Powered by the 2.0-liter Ferrari V6, each had a very different feel.

The Spider, short and light, had a sporty and nervous character, while the GT, heavier and with a longer wheelbase, was more comfortable and predictable. Slightly restyled in 1969, these two automotive icons each saw their engine re-bored to 2.4-liter and their power increased by 20 hp, culminating at 180 hp. More powerful and with much-improved handling thanks to the independent rear wheels, they were nevertheless sold in smaller numbers than their predecessors despite a longer career.



12 000 – 18 000 €

Rare couleur Vert cyprès disponible sur les derniers modèles
Un des dernières P1800 fabriquées
Véhicule roulant mais à restaurer
Carte grise française de collection
Châssis n° 0008043

*Rare Cypress Green color, available on final models
One of the last P1800s manufactured
Vehicle running but to be restored
French historic registration title
Chassis n° 0008043*



VOLVO P¹⁹⁷³ 1800 ES

Si la première Volvo sort en 1926, il faut attendre la fin des années 1950 pour que le constructeur suédois ne se décide à étudier une voiture, sinon sportive, au moins Grand Tourisme, de catégorie moyenne, confortable et endurante, conformément à la réputation de la marque, avec comme objectif affiché de rajeunir son image de marque... et sa clientèle. L'étude du futur coupé est sous-traitée en Italie, chez Frua, et c'est finalement le dessin de Pelle Peterson, le fils d'un consultant de chez Volvo récemment embauché chez Frua, qui est retenu. La P1800 fut présentée en janvier 1960, au salon de Bruxelles, puis en avril à New-York. Les voitures, initialement construites chez Jensen, furent ensuite assemblées à l'usine de Torslanda, en Suède. La production s'étalera jusqu'en juin 1972, avec 39 414 Volvo P1800 puis 1800 S (pour

Suède) et 1800 E (injection) construites. En août 1971, le coupé se voit épaulé par une nouvelle venue, la Jaktvagn, ou voiture de chasse en suédois. Ce sublime break de chasse, baptisé 1800 ES, étudié encore par Frua, sera construit deux ans seulement, à 8 077 unités jusqu'en juin 1973, uniquement en version injection avec le moteur 2l type B20.

La P1800 ES que nous présentons est donc l'un des 5 007 breaks de chasse construits, et l'un des tous derniers sortis des chaînes. Notre exemplaire porte le numéro de série 8043, tandis que l'ultime P1800 commercialisée porte le numéro 8077. Il bénéficie de la sublime et rare teinte Vert cyprès code 110, combinée à un intérieur havane. Il fut importé des Etats-Unis en 2014, et immatriculé en France dans la foulée. La voiture

est passée au contrôle technique à la fin du mois de juillet 2021 (CT favorable), mais présente néanmoins de nombreux défauts (planchers refaits non conformes, soubassements blacksonnés, carrosserie masticquée, aile avant gauche mal réparée, points de corrosion perforante). Outre les défauts de carrosserie, on notera l'absence de certaines pièces d'accastillage intérieur, le non fonctionnement de certains instruments de bord (thermomètre d'eau et tachymètre notamment). En revanche, les sièges et la moquette présentent bien, et le moteur comme la boîte de vitesses (avec overdrive) fonctionnent bien. C'est une auto qui conviendrait à un amateur courageux qui pourrait effectuer les travaux nécessaires dans la durée, tout en profitant de cette intéressante Volvo après une sérieuse révision.

If the first Volvo was released in 1926, it was not until the end of the 1950's that the Swedish manufacturer decided to study a car, if not a sports car, at least a Grand Touring car, of medium category, comfortable and durable, in accordance with the reputation of the brand, with the objective of rejuvenating its brand image... and its customers. The study of the future coupe is subcontracted to Italy, at Frua, and it is finally the drawing of Pelle Peterson, the son of a Volvo consultant recently hired at Frua, which is retained. The P1800 was presented in January 1960 at the Brussels Motor Show, then in April in New York. The cars, initially built at Jensen, were then assembled at the Torslanda factory in Sweden. Production lasted until June 1972, with 39,414 Volvo P1800s and

1800 Ss (for Sweden) and 1800 Es (injection) built. In August 1971, the coupe was joined by a newcomer, the Jaktvagn, or shooting brake in Swedish. This sublime shooting brake, named 1800 ES, still studied by Frua, will be built for only two years, 8,077 units until June 1973, only in injection version with the 2l type B20 engine.

The P1800 ES that we present is one of the 5,007 shooting brakes built, and one of the very last ones to come off the production line. Our example has the serial number 8043, while the last P1800 to be sold has the number 8077. It benefits from the sublime and rare Cypress Green code 110 color, combined with a tan interior. It was imported from the US in 2014, and registered in France in the process. The car

passed the technical control at the end of July 2021 (CT favorable), but nevertheless presents numerous defects (non-conforming redone floors, blacked-out undercarriages, chewed-up bodywork, badly repaired left front fender, perforating corrosion points). In addition to some body defects, some interior fittings are missing and some instruments are not working (water thermometer and tachometer in particular). On the other hand, the seats and the carpet look good, and the engine and the gearbox (with overdrive) work well. This is a car that would suit a brave amateur who could do the necessary work in the long run, while enjoying this interesting Volvo after a serious revision.

30 octaves à l'unisson

Ils ont grandi à l'arrière de ces voitures. Petits, les deux frères épluchaient les magazines, dévoraient les essais dans la presse spécialisée et comptaient les voitures déposées depuis la file de gauche sur l'Autoroute. Ce six en ligne est fantastique se disaient-ils. Les deux frères ont bien grandi et, depuis les rues de Paris qui rejoignent une campagne proche, ils leur font jouer des vocalises... Ayant accumulé plusieurs « partitions » du constructeur germanique, il est venu le temps pour eux d'en confier quatre d'entre elles à d'autres grands enfants, adeptes eux aussi, du souffle de ces quatre cantatrices.

30 octaves in harmony

They grew up in the back of these cars. When they were kids, the two brothers would read magazines, devour tests drive in the press and count the cars dropped off from the fast lane on the Motorway. This six-cylinders engine is fantastic, they thought. The two brothers have grown up and, from the streets of Paris to a nearby countryside, they are playing vocalizations... Having accumulated several « scores » from the German manufacturer, the time has come for them to entrust four of them to other grown-up children, who are also fans of the breath of these four singers.

25 000 – 35 000 €

46 200 km réels, 4^{ème} main
La première des Série 3 sportive à six-cylindres
Parfait état de fonctionnement, gros travaux
de restauration réalisés

Carte grise française
Châssis n° WBAAH3107D8405726

4th had and only 46,200 km
The first six-cylinder 3 Series sports car
Perfect working condition, major restoration
work done

French registration title
Chassis n° WBAAH3107D8405726



1982 E21 BMW 323i

Trois ans après la première Série 5 (type E 12), BMW poursuit la réorganisation de sa gamme et présente la petite Série 3 au salon de Munich 1975. Il s'agit de remplacer la série à succès des 02. Comme sa devancière, elle est d'abord uniquement proposée en moteur 4-cylindres, de 90 à 125 ch. Ce coach 2-portes intègre dans un format réduit (4,35 m) la technologie des grandes berlines 6-cylindres maison. Son nouveau dessin, dans le ton des années 1970 avoue sa parenté avec sa devancière et sa grande sœur avec une gueule de squalo inimitable.

Fin 1977, la petite Série 3 accueille sous son capot les 6-cylindres avec la 320/6 et la 323i, dotée de l'injection K-Jetronic et de 143 ch. Elles remplacent respectivement les 320 et 320i à 4-cylindres et inaugure une longue saga à succès. Comme ces dernières, la 323i se distingue par sa calandre à quatre phares, jaunes en France. Le logo de calandre 323i et le compteur qui grimpe à 8000 tr/min sont spécifiques. À l'arrière deux sorties d'échappement chromées, une de chaque côté de la jupe. Sur 1 354 961 Série 3 E21, 137 107 sont des 323i.

Exigeants, les frères de B. privilégient toujours des modèles faiblement kilométrés et un historique limpide, si possible des autos de première main. Ils tombent sur elle en septembre 2019 et l'achètent immédiatement. Elle est l'un des tout derniers modèle (année modèle 1983) est donc une phase 2, dotée des gros rétroviseurs en plastique noir sur les vitres et d'une planche de bord avec montre digitale. Précédemment, elle portait l'immatriculation : 8824 JD 93 puis 910 QND 75. Dans un état exceptionnel, sa définition l'est tout autant ! Cette 323i est dotée du toit ouvrant, de la boîte mécanique à 5 rapports



(11 CV) et des petites roues BBS en 13 pouces. Une réfection mécanique complète fut réalisée dès l'achat : allumage, toutes les durites et sondes, courroie de distribution et accessoires, pompe à eau, radiateur, visco-coupleur, amortisseurs, réfection du freinage, roulements, réservoir, régulateur de pression, échappement, réfection du train avant, silentbloks de boîte, vidange de tous les fluides... En juin 2017, la culasse a été refaite ainsi qu'une étanchéité moteur complète avec le remplacement des supports moteur. En 2018, les injecteurs avaient également été remplacés.

À l'usage, la mécanique se montre grisante, souple et performante avec toujours une belle réserve de couple. Le ralenti est parfait, sans à-coups et le comportement des plus sains. Une peinture complète dans sa teinte d'origine (BMW schwarz) a aussi été réalisée et tout l'intérieur, en draps beige sans marque du temps, démonté et nettoyé (moquette comprise). Plus récemment encore, la réparation du bloc de ventilation et le remplacement du radiateur de chauffage ont été effectués. Tout est aujourd'hui parfaitement fonctionnel. Si elles végétaient à prix bas il y a encore huit ans, la cote a depuis grimpé, tant

la ligne et les qualités du modèle ne sont plus à démontrer. Nul doute qu'elle ne s'arrêtera pas là et que notre exemplaire saura attirer l'attention des amateurs du genre.



Three years after the first 5 Series (type E 12), BMW continues the reorganization of its range and presents the small 3 Series at the 1975 Munich show, destined to replace the successful 02 series. Like its predecessor, it is initially proposed only with 4-cylinders, from 90 to 125 HP. This 2-door coupe integrates in a reduced size (4.35 m) the technology of the large 6-cylinder sedans. Its new design, in the tone of the 1970s, confesses its kinship with its predecessor and its big sister with an inimitable squalid face.

At the end of 1977, the small 3 Series welcomes

under its hood a 6-cylinder with the 320/6 and the 323i, equipped with the K-Jetronic injection and putting out 143 hp. They replace respectively the 320 and 320i with 4-cylinders and inaugurate a long and successful saga. Like the latter, the 323i is distinguished by its four-headlight grille, yellow in France. The 323i grille logo and the tachometer that goes up to 8000 rpm are specific. At the rear two chrome exhaust outlets, one on each side of the skirt. Out of 1,354,961 3 Series E21, 137,107 are 323i.

Demanding, the B. brothers always prefer models with low mileage and a clear history,

if possible first hand cars. They found this particular example in September 2019 and bought it immediately. It is one of the very last models (model year 1983) and is therefore a phase 2, with large black plastic mirrors on the windows and a dashboard with digital clock. Previously, it was registered 8824 JD 93 then 910 QND 75. It is in an exceptional condition! This 323i is equipped with a sunroof, a 5-speed mechanical gearbox (11 HP) and small 13-inch BBS wheels. A complete mechanical rebuild was performed upon purchase: ignition, all hoses and sensors, timing belt and accessories, water pump, radiator, visco-coupler, shocks,

brake rebuild, bearings, tank, pressure regulator, exhaust, front end rebuild, transmission silent-blocks, draining of all fluids... In June 2017, the cylinder head was rebuilt as well as a complete engine sealing with the replacement of engine mounts. In 2018, the injectors had also been replaced.

In use, the engine proves to be exhilarating, flexible and powerful with always nice torque. The idle is perfect, without jerks and its behavior is of the healthiest. A complete paint job in its original color (BMW schwarz) was also done and

all the interior, in beige sheets without any mark of time, was dismantled and cleaned (carpet included). Even more recently, the repair of the ventilation block and the replacement of the heating radiator were carried out. Everything is now perfectly functional. If the price was still low eight years ago, the price has risen since then, as the line and the qualities of the model are no longer to be demonstrated. No doubt that it will not stop there and that our example will attract the attention of vintage BMW amateurs.



Moins de 69 000 km certifiés

BMW la plus mythique des années 1990, 2 858 exemplaires au monde

Combinaison de couleur la plus désirable : bleu Estoril / cuir bi-ton Nappa bleu Estoril et noir

Carte grise française

Châssis n° WBSCM91090LB55810

Less than 69 000 original km

The most mythical BMW of the 1990s, 2,858 units worldwide

Most desirable color combination: Estoril blue / two-tone Estoril blue and black Nappa leather

French registration title

Chassis n° WBSCM91090LB55810

40 000 – 60 000 €



1998 BMW **Z3M** coupé

Il est peu courant qu'un coupé dérive d'un cabriolet : c'est plus souvent l'inverse. La version Coupé de la Z3 n'aurait d'ailleurs pas dû exister. L'idée germa au sein d'une petite équipe de chez BMW Motorsport GmbH, le but premier étant d'offrir un châssis plus rigide que le Z3 Roadster.

La direction de la marque refuse d'abord le projet, jugé peu rentable et source de concurrence interne avec le coupé M3 E36 déjà existante. Pour réduire les coûts, Motorsport décide que son Z3 Coupé – qui reste une stricte deux places - reprendra un maximum de pièces

du roadster. Il recevra aussi en plus du bloc Motorsport, le 2.8 à 6-cylindres afin d'atteindre des volumes de production suffisants. À force de persuasion le projet est validé par la direction. Chris Bangle prend la tête du design BMW en 1992, dans l'opération, l'homme et son équipe réalisent la transformation du roadster nom pas en coupé mais en petit break de chasse à hayon offrant l'avantage d'un vaste coffre. Présenté au salon de Francfort 1997, il conserve son faciès de squalo auquel la greffe d'une cabine aux lignes fuyantes lui donne une des gueules les plus identitaires de la fin du XXème siècle. Si dans l'esprit elle peut rappeler la MGB GT, la

Z3 Coupé se démarque de tout ce qui pouvait se faire dans les années 1990. Produite moins de trois ans à 18 000 exemplaires, le Z3 Coupé est d'ores et déjà collectionné. La version M avec son moteur S50 de première génération, celui de la M3 E36 3.2 (3.2 et 321 ch), a été produite à 2 858 exemplaires dont 472 bleu Estoril et 83 seulement sans le toit ouvrant comme notre exemplaire.

Vendu neuf au Japon, ce modèle doté du mythique bloc S50B32 a été mis en circulation le 1^{er} octobre 1998. Il a transité par le Royaume-Uni, à Bolton, où les frères de B. en ont pris



possession en 2018. Il possède tous ses documents de bord en japonais et son état laisse rêver. Esthétiquement, sa carrosserie est dans un état quasi irréprochable. L'habitacle n'est pas en reste avec une sellerie en parfait état et un tableau de bord et une console ayant l'aspect du neuf. Il en est de même pour les contreportes et le ciel de toit. Au printemps 2019, le spécialiste BMW francilien l'Autographe effectue une grosse révision (3 000 € de frais) : biellettes de

direction et de barre stabilisatrice, silentblochs de triangles, triangles de directions, disques et plaquettes, vidange de tous les fluides ou encore la réfection du système Vanos (calage variable de l'admission). Lors de notre essai, l'auto a fait preuve d'un fonctionnement et d'un comportement irréprochable. Sain et d'une grande vigueur mécanique, on ne se lasse pas de la position de conduite ni du maniement de la boîte de vitesse. Cette auto est aussi

sensationnelle à conduire qu'à regarder, plus rigoureuse que le roadster mais toujours folklorique et attachante. Ne manquant pas de faire tourner les têtes sur son passage lors de la séance de prise de vues Place de la Concorde, nous pouvons affirmer que le Z3 M Coupé est très clairement une voiture à collectionner d'urgence. Cet exemplaire doté de seulement 68 327 km est un « must have », faites-nous confiance !

sion of it in 2018. It has all its on-board documents in Japanese and its condition leaves one dreaming. Aesthetically, its bodywork is in almost flawless condition. The interior is not left out with an upholstery in perfect condition and a dashboard and a console looking like new. The same is true for the door panels and the roof liner. In the spring of 2019, the Paris-based BMW specialist l'Autographe will perform a major overhaul (€3,000 in costs): steering and stabilizer bar rods, wishbone silentblocks, steering triangles, discs and brake pads, draining of all fluids, and even a rebuild of the

Vanos system (variable intake timing). During our test drive, the car showed impeccable operation and behavior. Healthy and with great mechanical strength, we never tire of the driving position or the handling of the gearbox. This car is as sensational to drive as it is to look at, more rigorous than the roadster but still folkloric and endearing. Not failing to turn heads as it passed by during the Place de la Concorde photo shoot, we can say that the Z3 M Coupé is clearly a car to be collected urgently. This car with only 68,327 km is a « must have », trust us!



It's not often that a coupe is derived from a convertible: it's more often the opposite. The Coupe version of the Z3 should not have existed. The idea was born in a small team at BMW Motorsport GmbH, the main goal being to offer a more rigid chassis to the Z3 Roadster.

Management of the Munich brand initially refused the project, judging it to be unprofitable and a source of internal competition with the existing M3 E36 coupe. To reduce costs, Motorsport decided that its Z3 Coupe - which remains a strict two-seater - would use a maximum of parts from the roadster. In

addition to the Motorsport engine, it would also receive the 2.8 6-cylinder engine in order to achieve sufficient production volumes. After much persuasion, the project was approved by management. Chris Bangle taking over the head of BMW design in 1992, he greatly pushed for its advancement. The man and his team transformed the roadster not into a coupe but into a small hatchback offering the advantage of a large trunk. Presented at the 1997 Frankfurt Motor Show, it kept its squalid face to which the grafting of a cabin with receding lines gave it one of the most distinctive faces of the late 20th century. If in the spirit it can

recall the MGB GT, the Z3 Coupe is different from anything that was proposed at that time. Produced in less than three years with 18,000 units, the Z3 Coupé is already collected. The M version with its first-generation S50 engine, the same as the M3 E36 3.2 (3.2 and 321 hp), was produced to 2,858 units, 472 of which were Estoril blue and only 83 without the sunroof like our example.

Sold new in Japan, this model with the mythical S50B32 block was put on the road on October 1st 1998. It passed through the United Kingdom, in Bolton, where the B. brothers ook posses-

14 000 – 22 000 €

Premier V12 germanique, le raffinement suprême par BMW
 Ex voiture d'ambassade basée à Cannes, moins de 89 500 km
 État exceptionnel, modèle entretenu avec soin
 Carte grise française
 Châssis n° WBAGC81070DC52159

Nice appearance
Attractive convertible
Attracting sympathy

French title as historic vehicle
Chassis n° 5186384



1989 E32 BMW 750iL

Avec sa limousine 750iL, BMW a sauté le pas et transformait une berline de série d'apparence classique en objet d'exception. En 1988, le constructeur Munichois n'a pas résisté au désir de s'offrir son propre V12. Question d'image, qui dit BMW pense plaisir de conduite, sportivité et un certain prestige. Il faut se souvenir qu'à l'époque, les seuls constructeurs de douze cylindres se nomment Ferrari, Jaguar et Lamborghini. L'occasion était trop belle pour BMW de prendre l'avantage, fût-il seulement sur

Mercedes, le rival de toujours. Le choix d'un V12 plutôt que d'un turbo comme en compétition était un choix uniquement de prestige, un pas de plus vers un raffinement suprême.

Les amateurs auront remarqué que seules les deux calandres élargies et les sorties d'échappements carrés permettent de soupçonner que douze cylindres se cachent sous le capot. Comme notre modèle à la vente, la Série 7 à moteur V12 se décline en version limousine, dont

l'empattement et la longueur, sont augmentés d'un peu plus de 11 cm. Elle offre les sièges arrière électriques et un correcteur d'assiette. Côté chiffres : 300 ch et 450 Nm de couple. BMW a cela dit fait preuve de sagesse en bridant volontairement la vitesse à 250 km/h. L'histoire dit que Mercedes et BMW avaient convenu d'éviter une guerre de surenchères, estimant à raison qu'il convenait de ne pas provoquer les susceptibilités et les pouvoirs en place avec une apologie de la vitesse.



Assurée par deux unités Motronic, la morphologie du V12 BMW est inspirée par le mariage de deux 6-cylindres de 325i, selon un angle de 60 degrés. À l'usage, le silence de fonctionnement et une grande douceur séduisent. Prestige oblige, il se marie par défaut avec une boîte automatique, au fonctionnement réactif. Programme sport ou économique à choisir. En sport, on comprend vite que la vigueur est localisée en haut, le couple maximum arrivant à 4100 tr/min et la puissance maximale à partir de 5 200 tr/min, sportif !

De couleur *Delphin Metallic*, cet exemplaire français de deuxième main aborde toujours ses

phares jaunes. Elle a été restaurée avec soin après son achat par les frères de B. en 2016. 15 000 € de frais ont été réalisés. La peinture a été refaite (poli lustrée), les baguettes de ceintures de caisse, les cliquotants et les monogrammes changés. Les quatre jantes BBS optionnelles ont aussi été reconditionnées et dotées de quatre pneus neufs. Les propriétaires fourniront les jantes « tank » originale, spécifiques aux premières 750iL.

Mécaniquement, les amortisseurs arrière et les sphères, les têtes d'allumeurs et rotors, les courroies d'accessoires, les disques et plaquettes, la recharge de climatisation et la

vidange de tous les fluides ont été réalisés. Le V12 présente toujours sa paraffine d'origine ! En 2018, l'Autographe, spécialiste BMW de renom, a remis en état la direction assistée.

Il est exceptionnel de trouver une NMW 750 IL dans un tel état et avec un si faible kilométrage. Vaisseau amiral de la marque dans les années 90, son futur acquéreur recevra les trois clés d'origine, le livret de bord, la carte grise originale et l'ensemble des factures correspondants à la taxe sur les automobiles perçue par le conseil général du département d'immatriculation du véhicule.



In 1935, Citroën, in bankruptcy, is bought by the Michelin family, who made their fortune with their tyre factory. Gone was André Citroën, the new boss was called Pierre Michelin. But when he was killed in a car accident, Pierre-Jules Boulanger, an engineer and until then director of commercial services at Michelin, was called in. In order to turn the company around, he was forced to lay off some of the staff, but also to put an end to some interesting projects, including the legendary Traction 22 CV with a V8 engine. As part of this rationalisation policy, he had his teams work

on a car intended for a rural and hard-working population with few resources. The specifications were simple: the future car had to have four seats and be able to carry 50 kg of luggage at 60 km/h, without exceeding a fiscal power of 2 HP, while being easy to maintain and economical. It must also be able to cross a ploughed field at full speed with a basket of eggs without breaking a single one... The design office was given carte blanche to explore some of the most original solutions. On September 1, 1939, 250 cars were assembled, ready to be launched on the market. But on 3 September,

war was declared. The cars (except three, which remained hidden until 1998) were dismantled and destroyed. Nevertheless, studies continued during the war, and after the Liberation, a new air-cooled engine and an astonishing trailing arm suspension were introduced. The car, in its final version, was finally presented in the nave of the Grand Palais at the first post-war Salon de l'Automobile in 1948. Between the metallic grey AC 109 Type A unveiled on 7 October 1948 and the grey Charleston that rolled off the production line at the Mangualde factory in Spain on 27 July 1990, 5,114,961 Citroën 2CVs were produced in all versions and series.

The one presented here is neither the first nor the last one made. But its history and condition make it one of the most desirable cars that an enthusiast can hope to own. You have to go back to the 1980 Paris Motor Show to discover the very first 2 CV 6 Charleston, which is distinguished by its very chic finish and its black and Delage Red colour scheme reminiscent of the top-of-the-range cars of the 1930s (Bugatti and... Delage in the lead). At the time, the Charleston was only a limited series, with 8,000 units planned. But it was so successful that Citroën decided to add this new model to its catalogue. Between the limited series and the mass-produced model, a few details differed, notably the chrome headlights and the diamond-shaped upholstery. Two other colours were also available: Black / Helios Yellow (only in 1982) and Cormorant Grey / Night Grey (from 1983). Mr H., a well-known businessman from Maine-et-Loire, has always been loyal to Citroën, as his entire family. He himself owned more than twenty-five of them, including an M35 prototype that was graciously offered to him by the

brand (see next lot), rewarding the loyalty of the convinced Citroënist he still is today. He ordered for a Charleston Rouge Delage in 1981, when the famous two-tone 2CV had just entered the range as a fully-fledged model. A little coquetry on the part of this connoisseur: he ordered it with openwork Ami Super rims, painted in Delage red of course. No «new» 2CV (we have seen a few ones before) has less than 9 km, and it is likely that this corresponds to the distance between the various assembly workshops and the short test drive to which the cars were subjected before delivery. As for the additional 30 km that this 2CV covered, this is the distance between the Citroën dealership in Cholet and Mr H's home. Once home, he parks the beautiful Charleston in his garage, next to his ID estate car. It is there that we discover it 29 years later under a few covers, in its incredible new condition. Mr. H. has never reinflated the tyres. Even the air is original Citroën... In order to keep the magic alive, we did not restart the engine or press the brake pedal. The car is as it was when it left the dealership.



Deuxième main, 28 226 km certifié, option toit ouvrant et cuir
Berline luxueuse taillée pour les voyages au long court en famille
Célèbre six en ligne M30 associé à la boîte mécanique

Carte grise française
Châssis n° WBAGA71090DA76893

Second hand, 28 226 km certified, sunroof and leather option
Luxurious sedan for long distance family trips
Famous M30 inline six combined with manual transmission

French registration title
Chassis n° WBAGA71090DA76893

8 000 – 14 000 €



1991 BMW E32 730i

La Série 7 de seconde génération, dite E32, entre en scène au salon de Paris 1986, avec tout d'abord le choix de deux 6-cylindres à 12 soupapes. Sa ligne fut signée par Claus Luthe et l'italien Ercole Spada, qui officia auparavant chez Zagato. À sa présentation, on admet que la série 7 est une auto de très grande classe. Sous le capot, en entrée de gamme on retrouve le fameux bloc M30 né avec les BMW 2500 et 2800. Ici il affiche une cylindrée de 2 986 cm³ de 197 ch pour la 730i. La puissance du moteur redescend à 188 ch au millésime 1990, avec l'adoption du catalyseur.

Du cuir, du bois précieux et un mélodieux six-cylindres revêtu d'une robe de cinq mètres de long, voilà comment on peut résumer la Série 7

de chez BMW. La 730i première du nom dispose du six-cylindres inaugural (la phase 2 à compter de 1992 passait au V8) et fait preuve à l'usage d'une légèreté du train avant, un compromis fort intéressant entre souplesse et nervosité, confort et efficacité. Si elle peut paraître presque incongrue à bord d'un tel vaisseau, la boîte manuelle offre un maniement agréable. L'étagement long, s'il tempère les relances sur les deux derniers rapports, permet de cruiser dans le silence. À l'usage, jamais elle ne paraît sous motorisée. En dépit de ses plus d'une tonne cinq et 4,91 m de long, la Série 7 E32 jouit d'un comportement habile et sain.

De couleur *Sterlingsilber Metallic*, ce modèle vendu neuf par BMW Horizon rue de la Tombe

Issoire dans le 14^e arrondissement de Paris présente les deux options incontournables : sellerie cuir et toit ouvrant électrique. Elle montre les traces d'un voile de peinture ancien, n'est pas bosselée mais présente quelques traces d'un usage citadin. Pour preuve le couple Versaillais qui l'avait achetée neuve s'en servait principalement pour aller faire les courses en centre-ville, d'où un kilométrage aussi bas, quasi unique pour une auto de cette trempe. Accompagnée de son livret de service, plusieurs factures et jeux de clefs, il se dégage de cette voiture un sentiment de nostalgie tant elle se démarque de modèles similaires actuellement sur le marché. Souvent très kilométrées, voir fatiguées, cette 730i se démarque avec seulement 28 226 km au compteur et un état quasi irréprochable.



The second-generation 7 Series, known as the E32, entered the scene at the 1986 Paris Motor Show, starting with the choice of two 12-valve 6-cylinders. Its design was signed by Claus Luthe and the Italian Ercole Spada, who previously worked for Zagato. When presented, the general public and journalists alike considered the 7 Series is a very elegant car. Under the hood, the famous M30 engine, born with the BMW 2500 and 2800, is found in the entry-level segment, with a displacement of 2,986 cm³ and 197 hp for the 730i. The power of the engine goes down to 188 hp in the 1990 vintage, with the adoption of the catalyst.

Leather, precious woods and a melodious six-cylinder dressed in a five-meter long dress, that's

how we can summarize the BMW 7 Series. The first 730i has the inaugural six-cylinder engine (before switching to a V8 with the phase 2) and shows a lightness of the front axle, a very interesting compromise between flexibility and nervousness, comfort and efficiency. Although it may seem almost incongruous on board such a vessel, the manual gearbox offers a pleasant handling. The long gear ratio tempers acceleration in the last two gears but allows you to cruise in silence. In use, it never feels underpowered. Despite weighing in at over 1.5 tons and being 4.91 meters long, the 7-Series E32 has a deft and sound handling.

In *Sterlingsilber Metallic* color, this model sold new by BMW Horizon on Rue de la Tombe

Issoire in the 14th arrondissement of Paris features two must-have options: leather upholstery and an electric sunroof. It shows the traces of an old paint veil, is not dented but shows some traces of a city use. As a proof, the Versailles couple who bought it new used it mainly to go shopping in the city center, hence the low mileage, almost unique for a car of this type. Accompanied by its service booklet, several invoices and sets of keys, this car gives off a feeling of nostalgia as it stands out from similar models currently on the market. Often with high mileage, even tired, this 730i stands out with only 28,226 km on the odometer and an almost flawless condition.

Français d'origine
Belle configuration
Moteur 6-cylindres essence

Originally sold in France
Nice configuration
6-cylinder petrol engine

18 000 – 25 000 €

Carte grise française
Châssis n° WDB46322717075980

French registration title
Chassis n° WDB46322717075980



1991 MERCEDES 300 GE

Le Mercedes *G-wagen* est officiellement présenté en 1979 ; il est le fruit d'une collaboration avec l'autrichien Steyr-Puch et a pour objectif de répondre à la demande d'une clientèle militaire. A ses débuts il est disponible en version cabriolet, break court ou break long, et rencontre dès lors un franc succès que ce soit en version civile ou militaire. En 1980, le Pape Jean-Paul II passe lui-même commande auprès de Mercedes pour un exemplaire entièrement vitré. Trois ans plus tard, Jacky Ickx et Claude Brasseur remportent le Paris-Dakar au volant d'un 280 GE. Peu à peu, le G s'embourgeoise et se voit équipé progressivement de la transmission automatique, de la climatisation ou encore de l'intérieur cuir. Les particuliers se l'arrachent et il envahit peu à peu les beaux quartiers. Pour

ses dix ans de carrière, il prend l'appellation *G-Class* et se dote d'une face avant et d'un intérieur plus statutaire sous le nom de code W463. Pour ses vingt ans, alors qu'AMG est racheté par Mercedes, le préparateur d'Affalterbach se penche sur le Classe G et propose le G 55, un monstre équipé d'un V8 atmosphérique de 5,5 l développant 354 ch. Cette nouvelle version boostée aux stéroïdes fait fureur et de nombreuses déclinaisons de plus en plus exclusives lui succéderont. L'exemplaire que nous présentons est un 300 GE mis en circulation en France le 15 avril 1991. Il est équipé d'un 6-cylindres en ligne essence accouplé à une boîte de vitesse automatique. Il présente une belle teinte Vert malachite associée à des jantes en aluminium à cinq branches.

Sa carrosserie se trouve dans un bon état de conservation, seules quelques légères rayures et traces de corrosion sont à signaler. A l'intérieur, on retrouve une sellerie en cuir noir avec moquettes noires et boiserie sur le tableau de bord et la colonne centrale. Très bien équipé, il dispose des vitres électriques, d'un toit ouvrant ou encore de la climatisation. On notera que l'habitacle se trouve dans un très bel état et que les cuirs présentent une belle patine. Mécaniquement, ce véhicule fonctionne très bien, il a bénéficié d'un entretien soigné depuis son achat en 2014. Avec son look statuaire et sa configuration élégante, il ne fait aucun doute qu'il saura séduire les amateurs du modèle.



The Mercedes *G-wagen* is officially presented in 1979; it is the result of a collaboration with the Austrian Steyr-Puch and aims to meet the demand of a military clientele. At the beginning, it was available as a convertible, a short station wagon or a long station wagon, and was a great success in both civilian and military versions. In 1980, Pope John Paul II himself ordered a fully covered in glass model from Mercedes. Three years later, Jacky Ickx and Claude Brasseur won the Paris-Dakar Rally in a 280 GE. Little by little, the G became more sophisticated and was gradually equipped with an automatic transmission, air conditioning and leather interior. Private individuals snatch it up and it invades little by little chic urban districts. For its tenth anniversary, it was given

the name *G-Class* and a more formal front end and interior under the code name W463. For its twentieth anniversary, when AMG was bought by Mercedes, the Affalterbach-based tuner took a look at the *G-Class* and proposed the G55, a monster equipped with a naturally-aspirated 5.5-liter V8 developing 354 hp. This new version, boosted with steroids, is all the rage and many more exclusive versions will follow.

The model we are presenting is a 300 GE put into circulation in France on April 15, 1991. It is equipped with a 6-cylinder in-line petrol engine coupled to an automatic gearbox. It has a beautiful Malachite Green color associated with five-spoke aluminum wheels. Its body is in a good state of preservation, only a few light

scratches and traces of corrosion are to be reported. Inside, we find black leather upholstery with black carpets and woodwork on the dashboard and the center column. Very well equipped, it has electric windows, a sunroof and air conditioning. The interior is in very good condition and the leathers have a nice patina. Mechanically, this vehicle runs very well and has benefited from careful maintenance since its purchase in 2014. With its statutory looks and elegant configuration, there is no doubt that it will appeal to fans of the model.

Numéro 309 sur 500
Etat et historique exceptionnel
Un seul et unique conducteur en 30 ans

*Number 309 / 500 models
Amazing condition and history
Only one owner for 30 years*

165 000 - 185 000 €

Titre de circulation Suisse
Châssis n° WDB 2010361F738489

*Swiss registration title
Chassis n° WDB 2010361F738489*



1990

MERCEDES EVO II 190 2.5-16

L'EVO II a fait ses débuts au Salon de l'automobile de Genève de 1990. Un an auparavant, Mercedes avait déjà présenté la 190 E 2.3-16 Evolution EVO I, également conçue comme modèle d'homologation pour les voitures de tourisme utilisées en DTM. Au moins 500 unités devaient être construites pour répondre au règlement du championnat. Le moteur quatre cylindres M 102 de 235 ch est développé sous la direction de Jörg Abthoff. Ce moteur pouvait tourner à 7 700 tr/min, grâce à la réduction du poids des bielles et par l'utilisation de quatre contrepoids au lieu de huit sur le vilebrequin. Son style radical fait de l'EVO

II de 1990 l'une des Mercedes-Benz les plus emblématiques de son époque. L'aile a été développée par l'aérodynamicien Rüdiger Faul avec le professeur Richard Lämple de l'Université technique de Stuttgart. Pour optimiser l'appui sur l'essieu arrière, le spoiler est doté d'un volet rétractable sur la traverse supérieure. La bande inférieure du spoiler arrière peut être inclinée et le spoiler avant peut être réglé en deux étapes dans le sens longitudinal. Parmi les améliorations données à l'EVO II en vue de l'utilisation en DTM, on peut voir les superbes roues de 17 pouces et surtout le travail aérodynamique qui apporte une force d'appui supplémentaire par rapport

à l'EVO I : la force maximale de l'essieu arrière de l'EVO II à travers le spoiler atteint 57,1 kg. Sur l'essieu avant, elle peut atteindre 21,2 kg. Ambiance ! Il y a 30 ans ce modèle était vendu 115 259,70 DM soit le prix de trois 190 E de base ! La 190 EVO II présentée dans ces pages à une histoire qui la rend probablement unique. Vendue neuve par le garage Chevalley à Genève et mise en circulation en décembre 1990, il s'agit de la numéro 309 sur 500 construites. Son propriétaire, amateur de sport automobile et grand rouleur pour son travail s'en servira pour tous ses longs voyages et ses déplacements professionnels en alternative à l'avion ou le train. De nombreux





kilomètres sont accumulés pendant les 10 premières années d'utilisation : des allers-retours Genève Paris principalement pour des raisons professionnelles. Cette fabuleuse automobile était tout simplement la voiture principale du propriétaire, industriel dans l'horlogerie. Alors que celle-ci accumule un peu plus de 250.000 km, monsieur C la propose à la concession de Genève où la voiture avait été commandée neuve. Devant le prix de rachat dérisoire que le garage lui proposait et son amour pour la rare Mercedes, monsieur C décida de la garder comme pièce de collection et roulera occasionnellement avec, pour le plaisir et plus pour le travail... d'autres Mercedes AMG suivront. La voiture sera toujours entretenue par le même garage Mercedes, sans compter pour que son état soit irréprochable. Aujourd'hui elle a reçu un voile de peinture du plus bel éclat réalisé par la carrosserie du

Plan-les-Ouates, les pneus et les freins sont neufs et la suspension révisée. Mr C nous a certifié que la voiture ne fut jamais accidentée et aucune pièce hormis son entretien chez Mercedes ne fut changée ou modifiée. Au moment d'essayer l'EVO II, le propriétaire nous confiera avec un sourire non dissimulé que personne ne s'est jamais assis à l'arrière de sa Mercedes, et les cendriers jamais utilisés ! L'entretien méticuleux que la visite technique Suisse impose, réputée pour sa sévérité, vient d'être validée une nouvelle fois avec succès. Notre EVO II se tient prête à prendre la route. Son propriétaire passe le flambeau et transmet aujourd'hui un bien qui lui est très cher. Au prochain conducteur de prendre soin d'elle comme il l'a fait pendant 31 ans. Faites pour rouler, telle est la définition d'une voiture. Depuis quelque temps, un nouveau

marché se développe autour de voitures exceptionnelles affichant un kilométrage important mais accompagnées d'un historique limpide, retraçant chaque voyage, chaque virage, chaque aventure. Plus attractives financièrement, elles ont aussi bien plus de choses à raconter, et encore de nombres années devant elles pour séduire, surprendre, voyager, encore et toujours...

The EVO II made its debut at the 1990 Geneva Motor Show. A year earlier, Mercedes had presented the 190 E 2.3-16 Evolution EVO I, also designed as a homologation model for touring cars used in the DTM. At least 500 units had to be built to meet championship regulations. The four-cylinder M 102 engine put out 235 hp and was developed under the direction of Jörg Abthoff. This engine could run at 7,700 rpm, thanks to the reduction in weight of the connecting rods and the use of four counterweights instead of eight on the crankshaft. Its radical styling made the 1990 EVO II one of the most iconic Mercedes-Benzes of its time. The spoiler was developed by aerodynamicist Rüdiger Faul together with Professor Richard Läpple from the Technical University of Stuttgart. To optimize rear axle support, the spoiler has a retractable flap on the upper crossbar. The lower band of the rear spoiler can be tilted and the front spoiler can be adjusted in two steps in the longitudinal direction. Among the improvements given to the EVO II for DTM use are the superb 17-inch

wheels and, above all, the aerodynamic work that provides additional downforce compared to the EVO I: the maximum force of the EVO II's rear axle through the spoiler reaches 57.1 kg. On the front axle it can reach 21.2 kg. Race inspired! 30 years ago this model was sold for 115 259,70 DM, which is the price of three normal 190 E ! The 190 EVO II presented here has a history that probably makes it unique. Sold new by the Chevalley garage in Geneva and put on the road in December 1990, it is number 309 out of 500 built. Its owner, a motor sport enthusiast and a great driver for his work, used it for all his long trips and professional duties as an alternative to the plane or the train. Many kilometers were accumulated during the first 10 years of use: round trips from Geneva to Paris mainly for professional reasons. This fabulous car was simply the main car of the owner, an industrialist in the watchmaking industry. When it had accumulated a little more than 250,000 km, Mr. C offered it to the Geneva dealership from which the car had been ordered new. In front of the







derisory price that the garage proposed to him and his love for the rare Mercedes, Mr. C decided to keep it as a collector's item and will drive it occasionally, for pleasure and not for work... another Mercedes AMG following in its big sister's footsteps. The car will always be maintained by the same Mercedes garage, without budget limitations in order for it to stay in perfect condition. Today it has received a new paint job from the Plan-les-Ouates body shop, tires and brakes are new and the suspension has been revised. Mr C certifies that the car

has never been involved in an accident and no part, except for its maintenance at Mercedes, has been changed or modified. When we test drove the EVO 2, the owner confided to us with an undisguised smile that nobody has ever sat in the back of his Mercedes, and the ashtrays have never been used! The meticulous maintenance that the Swiss technical inspection imposes, renowned for its severity, has just been successfully validated. Our EVO 2 is ready to hit the road. Its owner is giving away an asset that is very dear to him. It is up to the

next driver to take care of it as he has done for the last 31 years.

Made to drive, that could be the definition of a car. For some time now, a new market has been developing around exceptional cars with high mileage but accompanied by a clear history, retracing every trip, every turn, every adventure. More attractive financially, they also have much more to tell, and still many years ahead of them to seduce, surprise, travel, again and again...



Propriété de Jean-Paul Belmondo de 1986 à 2002
Certifiée Ferrari Classiche depuis le 1^{er} octobre 2021
Combinaison de couleurs rare et exceptionnelle
Restauration d'une très grande qualité
Historique parfaitement documenté

Carte grise française de collection
Châssis n° ZFFJA09B000041507
Moteur n° F110 A 00165

*Property of Jean-Paul Belmondo from 1986 to 2002
Certified Ferrari Classiche since the 1st of October
2021
Rare and exceptional color combination
Very high quality restoration
Perfectly documented history*

*French historic registration title
Chassis n° ZFFJA09B000041507
Engine n° F110 A 00165*

350 000 – 450 000 €



Ex Jean-Paul Belmondo

1982 **FERRARI**
BB 512 I

À u milieu des années 1960, alors que les constructeurs commencent à déplacer le moteur de leurs voitures de sport derrière le conducteur, Enzo Ferrari s'entête à garder le V12 de son vaisseau amiral sous un interminable capot avant. Tenace mais déterminé à faire briller son nom en haut de la pyramide des supercars de l'époque, *Il Commendatore* finira par céder aux recommandations de ses ingénieurs et développera une GT à moteur central, inspirée de l'étude Pininfarina P6. La première Ferrari à moteur central sera la 365 GT4 BB, présentée en 1971. Remplaçant la 365 GTB/4 "Daytona", elle dispose d'un nouveau moteur, alliant tradition et modernité, adoptant l'architecture du 12-à-plat des Formule 1 et Sport-prototypes (Ferrari 312) de la marque ainsi que des composants du V12 Colombo. Développant 375 ch, le moteur propulse la nouvelle venue à la vitesse folle de 300 km/h

grâce à un physique exceptionnel. Plus courte mais surtout plus basse et plus large, la BB rappelait les prototypes de Maranello engagés en course. Évoluant tout au long de sa carrière pour s'adapter aux contraintes de son époque, la BB connaîtra deux déclinaisons avant son remplacement par la Testarossa, onze ans après sa sortie en 1984. Première évolution, la BB 512 remplace la 365 GT4 BB en 1976. Légèrement modifiée à l'extérieur, elle évolue en profondeur à l'intérieur. Elle perd ses six feux et pots d'échappement au profit de quatre feux et quatre pots, comme sa petite sœur, la 308 GTB, tandis qu'un spoiler et des roues plus larges sont rajoutées, améliorant la stabilité à haute vitesse. Son bloc voit sa cylindrée unitaire passer de 365 cm³ à 411 cm³ pour compenser la perte de puissance due aux nouvelles normes américaines. Si elle perd 20 ch, ses performances continuent de supplanter la

concurrence. Sa deuxième et dernière évolution arrive en 1981 et se prénomme BB 512i, pour Injection : technologie dont Ferrari a une grande expérience grâce au sport automobile. Plus coupleuse à bas régime, elle est surtout plus fiable et plus facilement utilisable au quotidien.

Vendue neuve par Autoexpo Spa à Bolzano en Italie en Avril 1982, la BB 512i a pour deuxième propriétaire l'As des As, le Magnifique : "Bebel". Grand amateur de voiture de sport, star incontestée du cinéma français, Jean-Paul Belmondo est au sommet de sa carrière lorsqu'il tombe sous le charme de cette BB! Il en fera l'acquisition en décembre 1985 et la mettra à son nom à son domicile de la rue des Saint Pères dans le VI^e arrondissement de Paris le 9 janvier 1986. La voiture porte le numéro d'immatriculation 131 FSR 75, qu'elle conservera jusqu'au 14 juillet 2002. Si on ignore combien de kilomètres elle





affichait lors de son achat, nous savons grâce aux registres de la préfecture qui coïncident avec les éléments en notre possession, que la BB 512i comptabilisait 19 457 km au compteur le 14 avril 1992 et atteindra les 30 000 km le 14 mai 2002, date à laquelle elle devient la propriété d'un couple résidant dans le Val-de-Marne. Autre détail amusant, la copie du certificat de vente rédigé et signé par Jean-Paul Belmondo est joint au dossier. Aujourd'hui la voiture affiche 40 978 km au compteur avec une évolution régulière de son kilométrage avec des contrôles réguliers en 1992, 1996, 1998, 2002, 2007, 2009, 2012, 2015, 2017 et 2021. De 2002 à 2015, elle portera même l'immatriculation géniale 512 VS 94 ! Le couple francilien, qui l'utilisa régulièrement, prendra soin de faire entretenir cette sublime Ferrari de façon très consciencieuse, comme l'atteste un grand nombre de factures de chez Pozzi ou V12 Automobiles. Bien sûr, les copies de la carte grise au nom de Jean-Paul Belmondo et de ces troisièmes propriétaires figurent au dossier.

Le 10 juin 2015, la voiture est vendue par l'intermédiaire d'une société spécialisée dans

le commerce de voitures de collection à son propriétaire actuel. Ce dernier entreprendra une restauration intégrale du véhicule et ce sans aucune limite de coût. Pour se faire, la voiture est envoyée en Italie à Maranello pour l'obtention du Classiche Ferrari. Rien n'a été laissé au hasard : la carrosserie, la sellerie, les moquettes, le compartiment moteur, les trains roulants, le coffre avant... la liste des travaux est longue et le résultat stupéfiant ! Bien sûr, le moteur et la boîte de vitesses sont entièrement reconditionnés, tout comme l'ensemble du faisceau électrique. Sublime dans sa teinte Argento medio Ferro avec un rare intérieur Daytona en cuir noir et tissu gris clair (Pelle Nera/Stoffa), l'habitacle a été entièrement refait en prenant soin de ne pas retirer l'autographe de Jean-Paul Belmondo sur le cendrier conducteur. Le 1^{er} octobre 2021, elle recevra son Classiche Ferrari certifiant son numéro de moteur, de boîte de vitesses et – bien sûr – son indiscutable authenticité. Au total, la restauration de cette voiture dépasse très largement les 250 000 €. Le prix d'une voiture de légende... comme l'un désormais son second propriétaire, L'Incorrigible, L'Alpagueur,

Le Professionnel... Le seul et unique Bebel !

Dessinée chez Pininfarina par Leonardo Fioravanti, la BB est une voiture fondamentale dans l'histoire de Ferrari pour trois raisons. Son dessin, du concept-car P6 à la BB 512i, est d'une grande pureté et ne connaîtra que d'infimes retouches, mais la rupture technologique qu'elle engagea fit d'elle un jalon important dans l'histoire de Maranello. Enfin, la légende – qui n'en est plus une vu qu'elle est reprise sur le site officiel de Ferrari – née de l'histoire autour de sa conception. En découvrant les esquisses du designer milanais, ses interlocuteurs chez Ferrari, Angelo Bellei et Sergio Scaglietti tombent sous le charme de cette voiture. Frappés par sa beauté, ils décident de surnommer en interne le projet "BB", en hommage à la star française du moment, Brigitte Bardot ! L'acronyme est gardé lors de sa présentation au public, la marque italienne donnant comme signification officielle "Berlinetta Boxer", ce qu'elle n'était pas ! En effet, la BB ne possédait ni une architecture de berlinette dans la tradition Ferrari, ni un moteur boxer...

In the mid-1960s, as manufacturers began to move the engine of their sports cars behind the driver, Enzo Ferrari stubbornly kept the V12 of his flagship under an endless hood. Tenacious but determined to make his name shine at the top of the supercar pyramid, Il Commendatore eventually gave in to the recommendations of his engineers and developed a mid-engined GT, inspired by the Pininfarina P6 study.

The first mid-engined Ferrari was the 365 GT4 BB, presented in 1971. Replacing the 365 GTB/4 «Daytona», it was equipped with a new engine, combining tradition and modernity, adopting the architecture of the 12-flat of Formula 1 and Sport-prototypes (Ferrari 312) of the brand as well as components from the Colombo V12. Developing 375 hp, the engine propels the driver to the insane speed of 300 km/h thanks to an exceptional physique. Shorter but above all lower and wider, the BB recalled the Maranello prototypes entered in sportscar racing. Evolving throughout its career to adapt to the constraints

of its time, the BB will know two variations before its replacement by the Testarossa in 1984, eleven years after its release.

First evolution, the BB 512 replaces the 365 GT4 BB in 1976. Slightly modified on the outside, it evolved deeply on the inside. It loses its six taillights and exhaust pipes in favor of four taillights and four pipes, like its little sister, the 308 GTB, while a spoiler and wider wheels are added, improving stability at high speed. The engine's cylinder displacement was increased from 365cc to 411cc to compensate for the loss of power due to new American standards. Although it lost 20 hp, its performance continued to outperform the competition. Its second and last evolution arrives in 1981 and is called BB 512i, for Injection: technology with which Ferrari has a great experience thanks to the motor sport. More torque at low revs, it is above all more reliable and easier to use on a daily basis.

Designed by Leonardo Fioravanti at Pininfarina, the BB is a fundamental car in the history of





Ferrari for three reasons. Its design, from the P6 concept car to the BB 512i, is of great purity and will only undergo minor alterations, the technological breakthrough it brought about made it an important milestone in the history of Maranello and finally, the legend - which is no longer a legend since it is mentioned on the official Ferrari website - is born from the story of its design. Upon discovering sketches penned by the Milanese designer, his interlocutors at Ferrari, Angelo Bellei and Sergio Scaglietti, fell in love with this car. Struck by its beauty, they decide to nickname the project «BB», in homage to the French star of the moment, Brigitte Bardot! The acronym was kept when it was presented to the public, the Italian brand giving as official meaning «Berlinetta Boxer», which it was not! Indeed, the BB had neither a berlinetta architecture in the Ferrari tradition, nor a boxer engine...

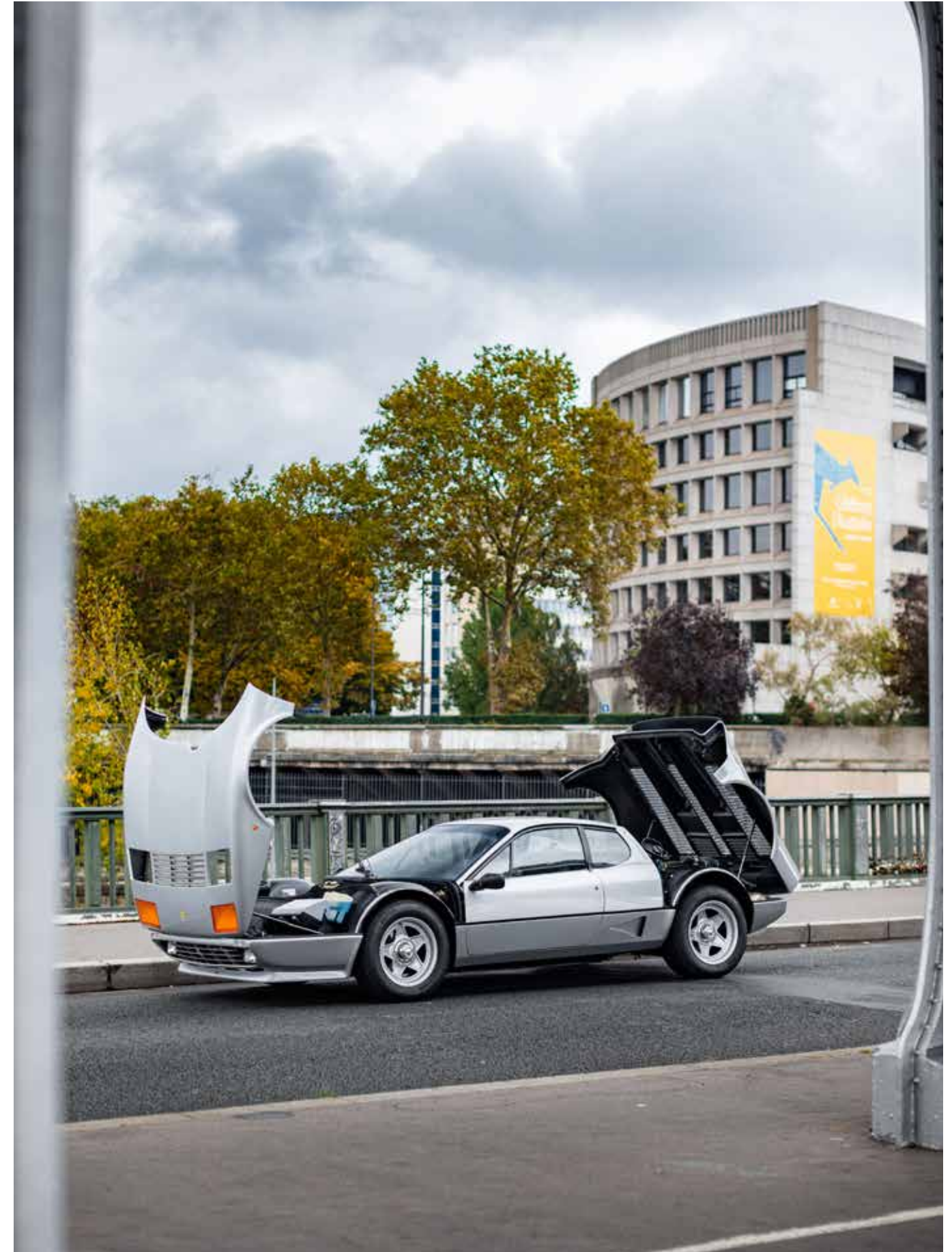
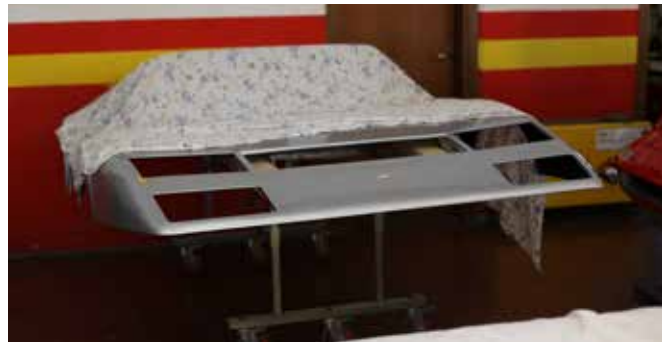
Sold new by Autoexpo Spa in Bolzano, Italy in April 1982, the BB 512i's second owner was the l'As des As, Le Magnifique: «Bebel». A great sports car fan, undisputed star of the French movie industry, Jean-Paul Belmondo was at the peak of his career when he fell under the

spell of this BB! He will acquire it in December 1985 and will put it in his name at his home in the Rue des Saint Pères in the 6th arrondissement of Paris on January 9th, 1986. The car carries the registration number 131 FSR 75, which it will keep until July 14, 2002. If we don't know how many kilometers it had at the time of its purchase, we know thanks to prefecture registers which coincide with the elements in our possession, that the BB 512i counted 19,457 km on the odometer on April 14th, 1992 and will reach 30,000 km on May 14th, 2002, date at which it becomes the property of a couple residing in the Val-de-Marne. Another amusing detail, the copy of the sale certificate written and signed by Jean-Paul Belmondo is attached to the file. Today the car has 40,978 km on the odometer, its mileage growing steadily with regular checks in 1992, 1996, 1998, 2002, 2007, 2009, 2012, 2015, 2017 and 2021. From 2002 to 2015, it will even carry the brilliant registration 512 VS 94! The couple from Paris, who used it regularly, took care to maintain this sublime Ferrari in a very conscientious way, as a large number of invoices from Pozzi or V12 Automobiles attest. Of course, the copies of the registration card in the name of Jean-Paul

Belmondo and of these third owners are on file.

On the 10th of June 2015, the car was sold by a dealer specialized in classic cars to its current owner. The latter will undertake a complete restoration of the vehicle and this without any cost limit. To do so, the car is sent to Maranello in Italy to obtain its Ferrari Classiche certification. Nothing was forgotten: the bodywork, upholstery, carpets, engine compartment, running gear, front trunk... the list of jobs performed is long and the result amazing! Of course, the engine and the gearbox are entirely original and simply reconditioned, as well as the whole electrical system. Sublime in its Argento medio Ferro color with a rare Daytona interior in black leather and light grey fabric (Pelle Nera/Stoffa), the interior has been completely reupholstered, taking care not to remove Jean-Paul Belmondo's autograph on the driver's side ashtray. On the 1st of October 2021, it will receive its Classiche Ferrari certifying its engine and gearbox number and - of course - its unquestionable authenticity. In total, the restoration of this car exceeds by far 250 000 €. The price of a legendary car... as is its second owner: L'Incorrigible, L'Alpagueur, Le Professionnel... The one and only «Bebel»!





65 000 – 85 000 €

Rare boîte manuelle
Belle restauration
Configuration élégante
Titre de circulation américain
Véhicule dédouané
Châssis n° 35097

Nicely restored
Good handling
Sold with its original booklets
French registration papers
Customs cleared
Chassis n° 35097



1980 FERRARI 400 i

Née en 1972 sous la forme de la 365 GT4 2+2, la Ferrari 400 réaffirmait la volonté de Ferrari de rivaliser avec les meilleures sportives de luxe du monde. Elle a connu une carrière particulièrement longue, sans doute grâce à un dessin intemporel signé Pininfarina. Son habitacle spacieux, confortable, luxueusement fini et tendu de cuir jusqu'au ciel de toit, fait d'elle une formidable GT prête à affronter les longues distances. Son moteur 12-cylindres lui confère une sportivité et un agrément de conduite

encore jamais vus sur une GT de sa catégorie. Elle a été proposée en diverses déclinaisons, à carburateurs et injection, la dernière étant la 412 au catalogue jusqu'en 1989. Conçue surtout pour le marché américain, elle était généralement équipée d'une boîte automatique.

Ce n'est pas le cas de la 400 i que nous proposons, une des rares dotées d'une boîte mécanique : elle fait partie des 421 exemplaires produits en boîte manuelle. Cette auto a été

livrée neuve en 1980 au garage Auto Becker, à Düsseldorf, en Allemagne. Elle sera ensuite exportée vers la côte ouest des Etats-Unis sans doute au milieu des années 1980. Notre 400 i aurait même appartenu à Robert Petersen, fondateur du musée automobile éponyme en Californie. Elle sera ensuite réimportée en Europe en 2009. Acquis en 2015 par son actuel propriétaire, elle a depuis bénéficié d'une importante restauration. Ainsi, sa carrosserie a été repeinte dans sa teinte d'origine *Marrone Colorado*. Sous le capot, les

éléments mécaniques tels que les cache-culbuteurs ont également été repeints. L'intérieur a lui aussi bénéficié d'une restauration, les cuirs des sièges, du tableau de bord ou encore du ciel de toit ont tous été remplacés. Son volant Nardi à jante bois est en très bon état, tout comme le placage bois de la console centrale.

Les moquettes ont elles aussi bénéficié d'une restauration. Au niveau mécanique, on notera que son embrayage a été remplacé en 2016 chez le

spécialiste Calderoni et que, plus récemment, son train avant a bénéficié d'une restauration complète.

Au final près de 38 000 € ont été dépensés ces dernières années pour la restauration de cette auto. Avec son élégante configuration et sa boîte manuelle notre bel exemplaire ne manque pas d'arguments, et il ne fait aucun doute qu'il saura séduire les passionnés du cheval cabré.



By signing, in 1972, the design of the Ferrari 365 GT/4, which was to become the Ferrari 400, Pininfarina showed all its talent: the line is sober, elegant, timeless and perfectly reflects the high status of this luxury GT. So much, so that from the 365 GT/4 to the 412, this model had an exceptionally long career, not disappearing from the brand's catalog until 1989. Its spacious, comfortable and luxuriously finished interior is covered with

leather everywhere, even on the headliner, while its 12-cylinder engine associated with General Motors' Hydramatic three-speed automatic gearbox gives it a torque and an extension never seen on a GT in its class.

Delivered new on September 15, 1983 in Hamburg, this Ferrari 400i is one of 873 units fitted with an automatic gearbox out of the 2,167 produced between 1978 and 1984. (153 units

for the MY 83). Beautifully restored between 2015 and 2017, it shows just over 63,000 km on the odometer. The body has been completely repainted in its original and unusual Celeste Metallizzato color. The alignments are impeccable as are the rims also repainted and fitted with new Michelin TRX. The upholstery was completely redone at Luppi in Italy for an amount of € 7,000, scrupulously respecting the finishing details specific to the MY 1983

with smooth and pleated leather seats. The dashboard, headliner, storm doors and carpets have also been redone in the same original blu scuro leather shade (VM 3282). In the end, the combination of these two shades of blue is superb and highlights the taut lines of this 2 + 2 coupe. Matching number, this car has its Ferrari certificate but also its maintenance book, its original manuals and a copy of the first registration card. Revised in 2016, all the running gears were changed with the replacement of the shock absorbers, silentblocs,

ball joints and stabilizer bars. During our test drive, we were surprised by the behavior of this GT weighing over 1.5 tons. The 310 hp are present and the automatic gearbox does not limit the pleasure of driving. As well in fast curves as on winding roads with a bumpy surface, the car remains precise, perfectly guided thanks to a power-assisted steering system returning perfectly the information of the road. Regarding the braking system, if you can easily feel the weight of the car at the wheel, you can also feel the brakes are up to task.



Belle restauration et combinaison de couleurs
Excellent comportement routier
Vendue avec ses carnets et manuels d'origine

*Clear and documented history
Expensively restored in 2015
Sold with its original booklets and manuals*

65 000 € / 85 000 €

Carte grise française
Châssis n° 45003

*French registration title
Chassis n° 45003*



1983 FERRARI 400i AUTOMATIQUE

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

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

Livrée neuve le 15 septembre 1983 à Hambourg cette Ferrari 400i fait partie des 873 exemplaires équipés de la boîte automatique sur les 2 167 produits entre 1978 et 1984. (153 exemplaires

pour le millésime 83). Magnifiquement restaurée entre 2015 et 2017, elle affiche un peu plus de 63 000 km au compteur. Extérieurement, la carrosserie a été entièrement repeinte dans sa teinte d'origine et peu courante *Celeste Metallizzato*. Les alignements sont impeccables tout comme les jantes repeinte également et montées avec des Michelin TRX neufs. La sellerie a quant à elle été intégralement refaite chez Luppi en Italie pour un montant de 7 000



€ en respectant scrupuleusement les détails de finition propre au millésime 83 avec des sièges au cuir lisse et plissé. Le tableau de bord, le ciel de toit, les contre-portes et les moquettes ont également été refaits dans la même teinte de cuir *blu scuro* (VM 3282) d'origine. Au final, l'alliance de ces deux teintes de bleu est superbe et met en valeur les lignes tendues de ce coupé 2+2. Matching number, cette voiture dispose de son certificat Ferrari mais aussi de son carnet

d'entretien, de ses manuels d'origine ainsi que la copie de la première carte grise. Révisée en 2016, l'ensemble des trains roulants ont été changés avec le remplacement des amortisseurs, des silentblochs, des rotules et des barres stabilisatrices. Lors de notre essai routier, nous avons été surpris par le comportement de cette GT pesant plus 1.5 tonnes. Les 310 cv sont bien présents et la boîte de vitesse automatique ne bride aucunement le plaisir de conduite.

Aussi bien en courbe rapide que sur routes sinueuses avec un revêtement bosselé, la voiture reste précise, parfaitement guidée grâce à une direction assistée remontant parfaitement les informations de la route. Quant au freinage, si l'on sent bien que l'auto pèse son poids, ce dernier s'avère tout à fait à la hauteur de l'ensemble.

the 83 vintage with smooth and pleated leather seats. The dashboard, the roof lining, the doors and the carpets have also been redone in the same shade of blu scuro leather (VM 3282). In the end, the combination of these two shades of blue is superb and enhances the taut lines of this 2+2 coupe. Matching numbers, this car has its Ferrari certificate but also its maintenance booklet, its original manuals as well as the copy of the first registration title!

Overhauled in 2016, all the running gear has been changed with the replacement of shocks, silentblocks, ball joints and stabilizer bars. During our road test, we were surprised by the behavior of this GT weighing over 1.5 tons. The 310 hp are very much alive and the automatic gearbox does not limit the driving pleasure, on the contrary, it brings a great driving comfort without limiting the performances of the car. Both in fast curves and on winding roads with a bumpy surface, the car remains precise, perfectly guided thanks to a power steering system that perfectly picks up information from the road. As for the braking, even if you can feel that the car weighs its weight, it proves to be up to the task. Even more recently, the air conditioning was reloaded and oil changed. A great deal at this price considering the numerous expenses invested in this car!



By signing off, in 1972, the design of the Ferrari 365 GT/4, which was to become the Ferrari 400, Pininfarina showed all his talent: the line is sober, elegant, timeless and perfectly translates the high status of this luxury sports car. So much so that, from the 365 GT/4 to the 412, this model had an exceptionally long career, only disappearing from the brand's catalog in 1989. Its spacious, comfortable and luxuriously finished interior is upholstered

in leather right up to the headliner, while its 12-cylinder engine combined with General Motors' Hydramatic three-speed automatic gearbox gives it torque and agility never before seen in a GT car of its class.

Delivered new on September 15, 1983 in Hamburg, this Ferrari 400i is one of 873 examples equipped with the automatic transmission out of the 2,167 produced between 1978 and 1984.

(153 examples for the model year 83). Beautifully restored between 2015 and 2017, it has just over 63,000 km on the clock. Externally, the bodywork has been fully repainted in its original and uncommon Celeste Metallizzato hue. The alignments are impeccable as well as the repainted wheels mounted with new Michelin TRX tires. The upholstery has been completely redone at Luppi in Italy for an amount of 7,000 €, respecting scrupulously the finishing details of

Rare version française
Numéro 125 sur 200
Très bon état général

Carte grise française
Châssis n° JMZBG83J200662636

Rare French version
Number 125 out of 200
Very good condition

French registration title
Chassis n° JMZBG83J200662636

14 000 – 20 000 €



1993 MAZDA 323 GT-R

Pour engager une voiture en Gr. A dans les années 1990, le règlement du Championnat du monde des rallyes exige l'homologation d'un certain nombre de véhicules en version routière. Pas moins de 2 200 exemplaires de la 323 GT-R de route seront ainsi écoulés à travers le monde, dont seulement 200 réservés à la France. Mazda pense à l'époque qu'il serait bon pour l'image de la marque de développer un modèle sportif et de l'engager en rallye. La placide familiale 323 est finalement choisie par Warmbold, qui obtient l'accord de Mazda, pour lancer le développement de sa déclinaison préparée pour le rallye en Gr. A. Le moteur est un 1,8 l 16-soupapes Turbo d'une puissance de 210 ch sur le marché japonais, tandis qu'elle chute à 185 ch pour les clients européens à cause du catalyseur. La masse

totale de la 323 GT-R, contenue à un peu plus de 1,2 t malgré sa transmission intégrale, lui permet d'afficher un rapport poids-puissance intéressant.

La 323 présentée ici est une très rare version française, mise en circulation pour la première fois le 24 août 1993. De couleur rouge avec un intérieur en tissu gris et noir, elle possède toutes les spécificités des voitures destinées à notre marché : les vitres manuelles, et pas de climatisation ni de toit ouvrant. Elle commence sa vie dans la Drôme et reste dans les mains du même propriétaire jusqu'en 2002. Ensuite elle change de département pour parcourir les petites routes du Jura jusqu'en 2018.

Elle porte alors l'immatriculation 3073 RN 39. Le propriétaire actuel s'en porte acquéreur en novembre 2019. Cette Mazda sera toujours

entretenu avec grand soin comme l'atteste les nombreuses factures jointes au dossier. On peut noter en mars 2011 à 98 186 km, le changement des amortisseurs et des coupelles. En 2018 une grande révision est effectuée avec le remplacement des silentblochs de barre stabilisatrice arrière et la monte de pneus Michelin Pilot Sport 3. En juin 2021 à 13 4865 km, les freins sont changés pour des EBC avec la pose de durits de freins type aviation, et de nouveaux tirants de suspension, le tout en pièces Mazda. Juste avant la vente, la distribution et la ligne d'échappement ont été remplacées également. Un traitement des dessous de caisse fut effectué et aucune corrosion n'est à signaler. La voiture est prête à prendre la route et constitue une alternative vraiment intéressante aux Lancia Delta ou autre Subaru Impreza



In order to enter a car in the Gr. A category in the 1990s, World Rally Championship regulations require the homologation of a certain number of road-going vehicles. No less than 2,200 units of the 323 GT-R were sold worldwide, of which only 200 were reserved for France. Mazda thought at the time that it would be good for the brand's image to develop a sporty model and enter it in rallies. The placid 323 wagon was finally chosen by Warmbold, who obtained Mazda's agreement, to start the development of its rally-prepared version in Gr. A. The engine is a 1.8-liter 16-valve turbo with a power of 210 hp for the Japanese market, while it drops to 185 hp for European customers due to the catalytic converter. The overall weight

of the 323 GT-R, contained at just over 1.2 t despite its all-wheel drive, allows it to have an interesting power-to-weight ratio.

The 323 presented here is a very rare French version, first put on the road on August 24, 1993. Red in color with a grey and black cloth interior, it has all the specificities of the cars intended for our market: manual windows, and no air conditioning or sunroof. It starts its life in the Drôme and remains in the hands of the same owner until 2002. It then changes department to travel to the small roads in the French Jura until 2018, carrying carries the registration 3073 RN 39. The current owner bought it in November 2019. This Mazda will always be maintained with great care as evidenced by

the many invoices attached to the file. We can note in March 2011 at 98,186 km, the change of shocks and cups. In 2018 a major overhaul is performed with the replacement of the rear stabilizer bar, silent-blocks and the fitting of Michelin Pilot Sport 3 tires. In June 2021 at 13,4865 km, the brakes are changed to EBC with the installation of aviation type brake hoses, and new suspension tie rods, all Mazda parts. Just before the sale, the distribution and exhaust system were replaced as well. An underbody treatment was done and no corrosion is to be reported. The car is ready for the road and is a really interesting alternative to the Lancia Delta or the Subaru Impreza.

Seulement 200 exemplaires
Restauration de grande qualité
Jamais coursifiée !

Carte grise française
Châssis n° VF7VDVL000VL1439

*Only 200 examples built
High quality restoration
Never raced!*

*French registration title
Chassis n° VF7VDVL000VL1439*

30 000 – 40 000 €



CITROËN

VISA

1982 Trophée Gr. B

L'année 1982 est pleine de changement pour le sport automobile. Le Groupe B va entraîner l'arrêt des Gr. 4 et 5. Pour attirer de nouveaux entrants, le règlement technique est peu contraignant mais il impose de produire au moins 200 exemplaires du modèle engagé pour pouvoir être homologué. Chez Citroën, Guy Verrier demande donc à Heuliez de produire les 200 exemplaires de la nouvelle Visa de compétition. Le moteur est le XZ de 1 284 cm³, gavé par deux carburateurs Weber 45 DCOE et développant 100 ch, et les éléments de carrosserie seront allégés en utilisant des matériaux composites. Les ouvrants sont en fibre et les vitres en Plexiglas. Nombreuses, pour ne pas dire presque toutes, ont les Visa Trophée qui ont servi à la compétition, et rarissimes sont les versions civiles qui n'ont jamais été

transformées pour le rallye comme le modèle qui nous intéresse ici.

La Visa Trophée ici présentée est une des 200 versions « civiles » vendues neuves en France. Elle fut mise en circulation en août 1982 dans le sud de la France. Elle est alors immatriculée 1094 UW 06 et appartient à un couple de bijoutiers vivants en partie à Niort. Elle change de département un an plus tard. Le couple la conserve jusqu'en octobre 1987 et aura parcouru seulement 6 200 km avant d'acheter une Alfa Romeo neuve au garage Alfa de Niort, faisant reprendre la Visa dans la transaction. Celle-ci restera au fond du garage niortais de 1987 à... 2007 !

Un amateur trouve la voiture et s'en porte acquéreur, celle-ci ne possède alors que 7 400 km au compteur mais nécessite une remise en route. Mr G. la gardera dix ans mais ne roulera jamais

avec ! Un autre amateur de rareté automobile la rachète et ne fera que 900 km en cinq ans. Le propriétaire actuel trouve la voiture en avril 2021 alors que le compteur affiche seulement 8 444 km d'origine ! La voiture aura souffert de ses longues immobilisations et notre amateur, carrossier de métier, se lance dans une restauration intégrale.

La base est extrêmement saine mais la peinture sera refaite ainsi que la sellerie et la mécanique. Aujourd'hui présentée à nous dans un état exceptionnel, tous les éléments spécifiques à cette rarissime série sont présents. Les ouvrants en fibre, les vitres en Plexiglas, la décoration « Gr. B », la sellerie bleue... rien ne manque à l'appel. Cette voiture à l'histoire étonnante comblera de joie l'amateur de rareté le plus exigeant.



The year 1982 is full of changes for motor sport. Most important of them, Group B leading to the end of Gr. 4 and 5. In order to attract new entrants, technical regulations are not very restrictive, but require the production of at least 200 examples of the model entered to be homologated. At Citroën, Guy Verrier asks Heuliez to produce 200 examples of the new competition Visa. The engine is the 1 284 cc XZ, fed by two Weber 45 DCOE carburetors and developing 100 hp, and the bodywork elements will be lightened by using composite materials. The windows are made of fiber and Plexiglas. Many, if not almost all, Visa Trophies have been used in competition, and very few civilian versions have never been transformed for rallying, like

the model we are interested in here.

The Visa Trophy presented here is one of the 200 « civilian » versions sold new in France. It was sold in August 1982 in the south of France. It was registered 1094 UW 06 and belonged to a family of jewellers living partly in Niort. It changed department one year later. The couple drove only 6,200 km and kept it until October 1987 before buying a new Alfa Romeo at the local Alfa dealer in Niort, making the Visa part of the transaction. The car will stay in the back of the garage from 1987 to... 2007! An amateur found the car and bought it. It had only 7,400 km on the odometer but needed to be put back on the road. Mr G. will keep it for ten years, never even driving it! Another collector buys it but only completes 900 km

with it in five years. The current owner finds the car in April 2021, the odometer showing only 8 444 original km! The car has suffered from the long years spent waiting in a garage, and the current owner, a body shop owner embarks on a complete restoration. The base is extremely healthy but the paint will have to be redone as well as the upholstery and the mechanics. Today presented in an exceptional condition, all the specific elements of this rare series are present: fiberglass windows, the Plexiglas windows, the «Gr. B» decoration, the blue upholstery... nothing is missing. This car and its amazing history will surely delight the most demanding of race car lovers!

Pilotée par Timo Makinen et Elizabeth Jones
Une voiture usine au palmarès impressionnant
Participation au Rallye du Monte-Carlo 1963

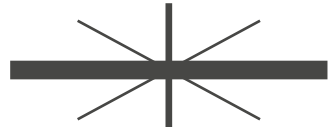
Titre de circulation britannique
Véhicule dédouané en Belgique
Châssis n° SPL /00249/B

*Driven by Timo Makinen and Elizabeth Jones
A factory car with an impressive track record
Participation in the 1963 Monte Carlo Rally
High performance and great to drive*

*British registration
Vehicle cleared in Belgium
Chassis n° SPL /00249/B*

60 000 – 80 000 €



1963
COOPER  1100 S
USINE

Nous connaissons tous l'histoire de la Mini mais le coup de poker réussi par John Cooper en s'associant à BMC est l'une des plus belles pages de l'histoire de l'automobile et de la compétition. Avec sa préparation, le quatre-cylindres de 997 cm³ se voit pousser des ailes puis se transformera en très efficace 1071cc, 1001cc, 1100cc avant l'ultime bloc en 1275cc. Tout la mécanique est revue pour aboutir à un phénomène de 70 chevaux adaptés au poids très contenu de la caisse. Tout de suite, ses nouvelles capacités sportives sont reconnues et adaptées en compétition. Les succès arrivent très vite, avec l'une de ses victoires les plus

éclatantes, la 1^{re} place au Rallye de Monte-Carlo 1964 avec Paddy Hopkirk au volant. Parmi la multitude de Cooper ayant glané des succès ici et là, une espèce encore plus rare se détache: les voitures « Works », traduisez les autos adaptées à la course par l'usine avec les ultimes évolutions, préparations et bien sûr les meilleurs pilotes. Ce châssis « laboratoire » est l'une d'elles !

Véritable prototype usine en série confidentielle S.P.L., confié au préparateur Alexander cette voiture porte toujours son immatriculation d'origine, « 572 BCR ». Dotée d'un palmarès à en faire frémir n'importe quelles voitures de course,

elle débuta sa carrière en compétition lors du 14^{ème} Meeting International sur le circuit de Silverstone le 12 mai 1962 et ne cessa de courir au nom du célèbre préparateur Alexander, situé à Haddenham, ou pour l'usine quand ses résultats étaient à la hauteur du constructeur ! A son tableau de chasse, Goodwood, Brands Hatch, Crystal Palace, Oulton Park, Silverstone bien sûr mais surtout le Rallye de Monte-Carlo en 1963 pilotée par Elizabeth Jones et V. Lincoln. Inscrite au nom de la BMC, elle faisait partie de la brigade de Cooper inscrites en vue de remporter l'épreuve, ce que parvint à faire Paddy Hopkirk l'année suivante ! Des victoires, elle en

aura plusieurs comme à Crystal Palace en 1963 ou Snetterton lors du SMRC Championship en aout de la même année. Une de ses plus belles performances, même si elle n'est pas une victoire restera sa participation aux Motor International 6 Hours Saloon Car Race 1963 où, aux mains de du finlandais Timo Makinen et d'Elizabeth Jones, elle atteindra une très belle 2nd place dans sa classe. Sa carrière en compétition s'arrêtera à Brands Hatch le 6 juin 1964.

Aujourd'hui, son historique a été totalement retracé et sans zone d'ombre, elle peut s'enorgueillir d'avoir été aux mains de pilotes « usine » comme Timo Makinen, de pilotes privés

talentueux et d'avoir disputé plus d'une vingtaine de courses de premier rang dont le Rallye de Monte-Carlo.

L'histoire fera que 50 années plus tard, cette voiture arrivera par la route depuis l'Angleterre chez Hervé Charbonneaux. Aujourd'hui la voiture est dans un très bel état cosmétique. Sa peinture crème à toit noir est bien tendue et ne montre que quelques défauts mineurs.

Son intérieur est lui aussi d'origine. A noter que le siège conducteur et le volant d'origine, utilisés notamment par Timo Makinen, seront livrés avec la voiture. La mécanique sort de révision et juste avant la vente, le démarreur fut changé.

Les jantes présentes actuellement sur la voiture sont des minilites en magnésium d'origine, mais seront vendues avec un set de jantes tôles modernes. Nous avons eu la chance d'en prendre le volant sur le circuit des Ecuyers... qui n'est pas habitué à conduire une Mini devra prendre ses marques... mais ça pousse fort, sa tenue de route se maîtrise tout en glisse, la boîte est précise, les freins assurent et au final... on va plus vite que beaucoup d'autos! Rouler en Cooper S 1100cc avec son fantastique moteur super carré (celui qui a servi de base aux monoplaces de formule Junior) très différent des autres ayant une puissance permanente est à vivre une fois dans sa vie !



From Delahaye racing cars to Alpine prototypes and rally cars, you could almost say that Hervé Charbonneaux has had it all! But he had to wait several years before he could afford a real «factory» Austin Mini Cooper. We all know the story of this car, but John Cooper's gamble with BMC is one of the most beautiful pages in the history of motoring and competition. With its preparation, the four-cylinder of 997 cc grows wings then will be transformed into very effective 1071 cc, 1001cc, 1100cc before the ultimate block in 1275cc. The whole engine is revised to produce a 70 horsepower phenomenon adapted to the

very limited weight of the body. Immediately, its new sporting capacities are recognized and adapted in competition. Success came quickly, with one of its most striking victories, 1st place in the 1964 Monte Carlo Rally with Paddy Hopkirk at the wheel. Amongst the multitude of Cooper cars that have achieved success here and there, an even rarer species stands out: the «Works» cars, that is to say the cars adapted to racing by the factory with the latest evolutions, preparations and of course the best drivers. «572 BCR» is one of them! Still bearing its original registration, 572 BCR has a track record that would make any racing

car shudder. It began its racing career at the 14th International Meeting at Silverstone on 12 May 1962 and continued to race on behalf of the factory or the famous Haddenham-based tuner Alexander until June 1964. The list of honours includes Goodwood, Brands Hatch, Crystal Palace, Oulton Park, Silverstone of course, but above all the Monte Carlo Rally in 1963 driven by Elizabeth Jones and V. Lincoln. Entered on behalf of the BMC, she was part of the Cooper brigade entered to win the event, which Paddy Hopkirk managed to do the following year! She would go on to win several races, including Crystal Palace in 1963 and Snetterton in the

SMRC Championship in August of the same year. One of her best performances, even if not a victory, was her participation in the Motor International 6 Hours Saloon Car Race in 1963 where, in the hands of Finn Timo Makinen and Elizabeth Jones, she achieved a very good 2nd place in her class. Her racing career came to an end at Brands Hatch on 6 June 1964 in the same 6 hour race. Entered with British driver Denis McLuggage, she was forced to retire. Today, its history has been completely retraced and without any grey areas, it can pride itself on having been in the hands of «factory» drivers such as Timo Makinen, talented private drivers (Hervé remembers the fighting spirit of Elizabeth Jones driving another factory Mini - 277 EBL - on the Reims circuit with Pauline Mayman during the Tour de France in 1963), and on having contested more than twenty top-ranking races, including the Monte Carlo Rally. History would have it that 50 years later, 572 BCR would arrive by road from England at Hervé Charbonneaux's. Today the car is in a very nice

cosmetic condition. Its cream paintwork with black roof is well tended and shows only a few minor defects. The interior is also original, with a nice patina that immediately transports the driver to the 60's. Note that the original driver's seat and steering wheel, used by Timo Makinen among others, will be delivered with the car. The mechanics have just been overhauled and just before the sale the starter motor was changed. The wheels currently on the car are original magnesium minilites, but will be sold with a set of sheet metal wheels. We had the chance to drive it on the Ecuyers circuit... those who are not used to drive a Mini will have to get used to it... but it pushes hard, the handling is very good, the gearbox is precise, the brakes are good and in the end... you go faster than many cars and we love it! To drive a Cooper S 1100cc with its fantastic super-square engine (the one used as a basis for the Junior formula single-seaters), which is very different from the others and has permanent power, is something to be experienced once in a lifetime!



Seulement 501 exemplaires construits
Rare exemplaire livré neuf en France
Restauration et préparation de grande qualité

Carte grise française
Châssis n° AR 595 311

*Only 501 units built
Rare example delivered new in France,
3rd hand !
High quality restoration and preparation*

*French registration title
Chassis n° AR 595 311*

110 000 – 150 000 €



1964 ALFA ROMEO GIULIA 1600 TI SUPER

La sportive berline Alfa Romeo Giulia est apparue pour la première fois sous le nom de Giulia TI en 1962 avec un moteur de 1 570 cm³, six mois avant la Ford Cortina GT qui allait être sa principale concurrente dans la bataille des voitures de tourisme. Conscient de l'impact de la compétition sur le résultat des ventes, Alfa Romeo développa dès 1964 la TI Super, version plus aboutie encore et destinée à faire briller la firme milanaise en course. Allégée de 90 kg grâce à l'utilisation d'aluminium pour le capot, le couvercle du coffre et les revêtements des portes, la TI Super troque également sa lunette arrière en verre pour une lunette en

Plexiglas. Une augmentation de la puissance portée à 110 ch était obtenue en utilisant le moteur de la Giulia Sprint Speciale, toujours un 1 570 cm³ en aluminium à double arbre à came en tête, mais cette fois-ci alimenté par deux carburateurs Weber 45 DCOE. Les freins étaient renforcés par des disques cachés derrière les quatre roues Campagnolo en magnésium, fabriquées spécialement pour le modèle. Légère, puissante et agile, elle se révélera rapidement être l'arme absolue !

Selon le centre de documentation Alfa Romeo, cette voiture, dont le numéro de châssis est AR 595 311, est un des très rares exemplaires livrés

neuf à Paris (le 30 avril 1964). Son certificat d'origine atteste qu'elle fut produite dans l'usine d'Arese le 28 avril de la même année. N'ayant jamais quitté la France, elle serait, après vérification auprès des registres de la préfecture, restée dans les mains de son premier propriétaire jusqu'au 14 octobre 1994, date à laquelle Guy Duperche en fait l'acquisition. Bien connu sur la scène historique, il entreprendra une première restauration de la belle Italienne avec l'aide du garage Rotondi, à Fresnes, toujours en activité à l'époque, puis écumera à son volant de nombreuses épreuves du calendrier historique dont le Tour de France Auto, Le Grand Prix



de l'Age d'Or à Monthéry puis à Dijon avant de raccrocher son casque à l'âge de 73 ans et de disparaître quelques années plus tard. Par l'intermédiaire du marchand français Franco Lembo, installé à Reims et spécialiste de la marque, elle rejoindra alors la collection de son troisième et actuel propriétaire en 2011. A son tour, il fera intégralement restaurer l'auto, et ce sans limite de coûts, en vue de participer au Tour Auto Optic 2000 cette même année. Très belle esthétiquement, la voiture n'en est pas moins

très performante. Le moteur (monté avec des Webers 45 DCOE 69) est à l'avenant et la boîte de vitesse à cinq rapports est un régal de précision. Les trains roulants sont parfaitement réglés et procurent à l'auto un comportement joueur sans jamais prendre en défaut son conducteur. Seuls les freins, s'ils assurent un parfait mordant, tirent l'auto vers la droite et mériteront un réglage. A part cela, c'est un sans-faute ! Accompagnée de ses sièges et de sa banquette arrière d'origine reconditionnés, de ses pare-chocs avant et

arrière refaits, cette Alfa Romeo Giulia TI Super est une pièce de choix pour tout collectionneur ou gentleman driver souhaitant participer aux plus belles courses historiques du calendrier. Rappelons que la Giulia TI Super a à son actif une 5^e place au classement général du Tour de France 1963, une 4^e place au classement général (1^{er} de sa catégorie) des 6 heures du Nürburgring 1963 et une 2^e place au classement général des 24 Heures de Spa 1965... excusez du peu !

of the French dealer Franco Lembo, based in Reims and specialist of the brand, it will then join the collection of its third and current owner in 2011. In his turn, he will have the car fully restored and without cost limit in order to participate in the Tour Auto Optic 2000 the same year. Aesthetically beautiful, the car is not less powerful. The engine (mounted with Webers 45 DCOE 69) is very good and the five speed gearbox is a delight of precision. The running gear is perfectly tuned and gives the car a playful behavior without ever catching the driver off guard. Only the brakes, although they ensure a perfect bite, pull the car to the

right and deserve an adjustment. Apart from that, it's a no-fault car! Accompanied by its original reconditioned seats and rebuilt front and rear bumpers, this Alfa Romeo Giulia TI Super is the perfect vehicle for all collectors or gentleman drivers wishing to participate in the most beautiful historic races of the calendar. Let's remember that the Giulia TI Super has to its credit a 5th place in the general classification of the Tour de France 1963, a 4th place in the general classification (1st of its category) of the 6 hours of Nürburgring 1963 and a 2nd place in the general classification of the 24 hours of Spa 1965... no less!



The sporty Alfa Romeo Giulia sedan first appeared under the name Giulia TI in 1962 with a 1,570 cc engine, six months before the Ford Cortina GT which was to be its main competitor in the battle of fast touring cars. Well aware of the saying "win on Sunday, sell on Monday", Alfa Romeo developed the TI Super in 1964, an even more accomplished version designed to make the Milanese firm shine in racing. Lightened by 90 kg thanks to the use of aluminum for the hood, trunk lid and door linings, the TI Super also swapped its glass rear window for a Plexiglas one. An increase in power to 110 hp was achieved by

using the Giulia Sprint Speciale's engine, still a 1,570 cc aluminum twin overhead camshaft, but this time fed by two Weber 45 DCOE carburetors. The brakes were reinforced by discs hidden behind the four Campagnolo magnesium wheels, made especially for this model. Light, powerful and agile, it will quickly prove to be the ultimate weapon! According to the Alfa Romeo documentation center, this car, whose chassis number is AR 595 311, is one of the very few examples delivered new in Paris on the 30th of April 1964. Its certificate of origin attests that it was left the Arese factory on the 28th of April of the same

year. Having never left France, it would, after verification with the registers of the prefecture, remain in the hands of its first owner until the 14th of October 1994, date on which Guy Duperche acquires it. Well known on the historical scene, he undertook the first restoration of the beautiful Italian car with the help of the Rotondi garage in Fresnes, which was still in business at the time. He then drove it in numerous events on the historical calendar, including the Tour de France Auto, the Grand Prix de l'Age d'Or in Monthéry and then in Dijon, before hanging up his helmet at the age of 73 and leaving us a few years later... Through the intermediary

Collection Alain GUYOU



Ligne élégante
Voiture attachante
Roule régulièrement

Carte grise française
Châssis n° 83764

*Elegant design
Attractive car
Runs regularly*

*French car registration
Chassis n° 83764*

14 000 – 18 000 €



RENAULT Floride S¹⁹⁶³ Cabriolet

La Renault Floride est présentée au salon de Paris en septembre 1958. Disponible en coupé et cabriolet cette élégante voiture dessinée par Pietro Frua a pour objectif de conquérir le marché américain. Dérivée de la Dauphine, elle en conserve le châssis et la mécanique. En 1962, afin de relancer les ventes, elle connaît quelques évolutions avec notamment un nouveau moteur de 956 cm³, ou encore une boîte de vitesse synchronisée. La carrosserie évolue également : les ouïes latérales sont bouchées et le capot arrière reçoit des aérations pour refroidir le radiateur disposé derrière le moteur. En 1963, l'appellation Floride est supprimée au profit de l'appellation Caravelle.

Côte mécanique elle reçoit un moteur 1 100 cm³ de 55 ch ainsi que quatre freins à disques, ce qui constitue une première pour une automobile française. Enfin, en 1966, la Caravelle 1100 S reçoit un nouveau tableau de bord et son moteur obtient un carburateur Weber qui permettra d'accroître sa puissance. Au final, 117 000 exemplaires seront fabriqués en 10 ans.

La voiture que nous présentons est une Floride S cabriolet type R1131 fabriquée en mars 1963. Elle n'a connu que deux propriétaires depuis 1977. M. Guyou en fait l'acquisition en 2018 et de nombreux travaux ont été effectués depuis, avec par exemple la réfection du système de freinage,

le remplacement du chauffage, ou encore le remplacement de la capote. On notera que la voiture est également accompagnée de son hard-top. Au niveau cosmétique, sa carrosserie a été repeinte en 2019, les chromes sont en bon état et la sellerie est très bien conservée. Sous le capot, on retrouve un moteur 1 100 cm³ provenant d'une R8 S, en lieu et place du 958 cm³ d'origine. Utilisée régulièrement, cette auto fonctionne très bien et sa prise en main est simple ; seules quelques traces de corrosion sont à noter au niveau de la carrosserie et du châssis. Très agréable à conduire, ce petit cabriolet très attachant constitue une partenaire idéale pour vos balades sur les petites routes de campagne.



The Renault Floride was presented at the Paris Motor Show in September 1958. Available as a coupe or convertible, this elegant car designed by Pietro Frua aimed to conquer the American market. Derived from the Dauphine, it kept its chassis and mechanics. In 1962, in order to boost sales, it underwent some changes, notably with a new 956cc engine and a synchronized gearbox. The bodywork also changed: the side vents were plugged and the rear hood received vents to cool the radiator behind the engine. In 1963, the name Floride is removed in favor of the name Caravelle. Mechanically, it received a 1 100 cc engine with 55 hp and four disc brakes, which was a first

for a French car. Finally, in 1966, the Caravelle 1100 S received a new dashboard and Weber carburetor which was to increase its power. In the end, 117,000 units were manufactured in 10 years.

The car we present is a Floride S convertible type R1131 manufactured in March 1963. It has known only two owners since 1977. Mr. Guyou acquired it in 2018 performed a lot of small jobs, such as rebuilding the braking system, replacing the heater, or replacing the soft top. It should be noted that the car also comes with its hard-top. Cosmetically, its bodywork has been repainted in 2019. The chrome trim

is in good condition and the upholstery is very well preserved. Under the hood, we find a 1 100 cc engine coming from an R8 S, instead of the original 958 cc. Used regularly, this car runs very well and is easy to handle; only a few traces of corrosion are to be noted on the body and the chassis. Very pleasant to drive, this little convertible is an ideal partner for your weekend escapades on small country roads.

Assemblée à Bordeaux
Belle restauration ancienne
Bon fonctionnement mécanique

Carte grise française
Châssis n° 5319389

*Assembled in Bordeaux
Nice restoration, completed some years ago
Good mechanical functioning*

*French registration title
Chassis n° 5319389*

8 000 – 12 000 €



FORD T

1920

RUNABOUT

Quinze millions d'exemplaires vendus en dix-neuf ans : ces chiffres impressionnent encore aujourd'hui. Ils traduisent le succès de la Ford T, lancée en 1908 et qui s'appuie sur une conception simple et robuste. Haute sur pattes et dotée d'une suspension souple, la Ford T est alors parfaitement adaptée aux conditions de circulation aux Etats-Unis, où pistes et chemins creux attendent l'automobiliste dès qu'il s'éloigne de la ville. La Ford T rencontre également un franc succès en France. Afin de répondre à cette demande, Henri Depasse, le premier importateur Ford de

l'hexagone crée en 1913 une usine d'assemblage à Bordeaux.

L'exemplaire que nous présentons a été restauré il y a une quarantaine d'année et se trouve aujourd'hui dans un bon état de conservation. Il présente une élégante teinte bicolore noire et vert foncé associée à une sellerie et capote noire. M. Guyou en fait l'acquisition en juin 1997 auprès du petit fils de l'importateur Ford de Bordeaux. Il entreprendra dès lors une réfection complète du moteur. Cette auto fonctionne aujourd'hui à merveille, elle est

d'ailleurs utilisée régulièrement tout en suscitant à chaque tour de roue la sympathie du plus grand nombre. Soigneusement entretenu et remis au sec, cet exemplaire très bien préservé est aujourd'hui proposé à une estimation très attractive. Cette charmante avant-guerre mérite donc qu'on lui porte la plus grande attention.



Fifteen million units sold in nineteen years: these figures are still impressive today. They reflect the success of the Ford T, launched in 1908 and based on a simple and robust design. High on its legs and equipped with a soft suspension, the Ford T was perfectly adapted to the traffic conditions in the United States, where tracks and sunken roads awaited the motorist as soon as he left the city. The Ford T was also very successful in France. In order to meet this demand, Henri Depasse, the first Ford importer in France, created an assembly plant in Bordeaux in 1913.

The example we present has been restored about 40 years ago and is today in a good state of preservation. It presents an elegant two-tone black and dark green color associated with a black upholstery and hood. Mr. Guyou bought it in June 1997 from the grandson of the Ford importer in Bordeaux. He then undertook a complete rebuilding of the engine. This car works perfectly today, used regularly and appreciated by the majority of passerbys at every turn of the wheel. Carefully maintained and stored in a dry place, this very well preserved car is now offered at an attractive price.

This charming pre-war car deserves the greatest attention.

Véhicule mythique
Fun et ludique
Plaisir garanti

Carte grise française
Châssis n° 112731478

*Mythical vehicle
Fun and playful
Pleasure guaranteed*

*French registration title
Chassis n° 112731478*

10 000 – 15 000 €



VOLKSWAGEN BUGGY SOVRA LM 1972

En 1963, Bruce Meyer, *designer* de bateaux et de planches de surf basé en Californie, spécialisé dans la fabrication du polyester, lance l'idée d'une petite auto de plage avec carrosserie en stratifié de polyester sur une base on ne peut plus courante : la Volkswagen Beetle. Cette petite voiture n'a pas d'équivalent : dépourvue de portes, avec un museau très rond et un châssis raccourci, elle reçoit le châssis modifié de la Coccinelle. En 1964 le premier Meyer Manx commence à sillonner les plages, et tout le monde s'étonne de son allure à la fois novatrice et attachante. Meyer sent alors que sa création est en passe de devenir mythique. Il commercialise les Buggy en kit à partir de 1966

et cette voiture, symbole de toute une génération éprise de liberté, en plein esprit sixties, rencontre un succès sans précédent. Le concept est repris par de nombreux constructeurs à travers le monde, dont l'entreprise SOVRA, basée dans le Loiret, qui lance le Buggy LM du nom de son créateur Landois Michel. Avec le 4-cylindres à plat de la Coccinelle et un poids très limité, les performances sont décoiffantes.

Basé sur un châssis de Coccinelle de 1972, notre charmant exemplaire a reçu une carrosserie LM en fibre lui permettant d'incorporer quatre places. Au niveau mécanique, il est équipé d'un bloc moteur AB de 1 285 cm³ développant

44 ch, couplé à une boîte manuelle à quatre rapports. La carrosserie en fibre jaune se trouve en bon état, elle a d'ailleurs été repeinte en 2017. L'habitacle est également très bien conservé, et ses sièges baquets assurent un bon maintien. Ce Buggy dispose aussi de belles jantes à enjoliveurs chromés ainsi que d'une bâche sommaire pour vous protéger des intempéries ou du soleil. En très bon état de marche, cet incroyable véhicule vous procurera à coup sûr plaisir et sensations. Simple d'entretien et d'utilisation, il est l'archétype de la voiture de loisir, une manière différente de rouler où le plaisir n'est pas qu'une question de vitesse pure.



In 1963, Bruce Meyer, a California-based boat and surfboard designer, specialized in polyester manufacturing, launched the idea of a small beach car with a polyester laminate body using a very common basis: the Volkswagen Beetle. This little car has no equivalent: without doors, with a very round nose and a shortened chassis, it receives the modified chassis of the Beetle. In 1964, the first Meyer Manx began hitting the sand, amazing everyone by its innovative and appealing looks. Meyer sensed that his creation was on its way to becoming legendary. He began selling Buggies in kit form in 1966, and the car, a symbol of a whole generation in love with freedom, in

the spirit of the sixties, met an unprecedented success. The concept was taken up by many manufacturers around the world, including SOVRA, a company based in the Loiret region of France, which launched the LM Buggy, named after its creator Michel Landois. With the 4-cylinder flat engine of the Beetle and a very limited weight, the performances are breathtaking.

Based on a 1972 Beetle chassis, our charming car has received an LM body made of fiberglass allowing it to incorporate four seats. Mechanically, it is equipped with a 1,285 cc AB engine developing 44 hp, coupled to a four-speed

manual gearbox. The yellow fiber body is found in good condition, it was actually repainted in 2017. The interior is also very well preserved, and its bucket seats provide good support. This Buggy also has nice chrome hubcap rims as well as a rough tarp to protect the driver from the weather or the sun. In very good working order, this incredible vehicle will surely give you lots of pleasure and sensations. Easy to maintain and to use, it is the archetype of the leisure car, a different way of driving where pleasure is not only a question of pure speed.

Belle configuration
Boîte mécanique
Carte grise 2-places

Carte grise française
Châssis n° SALLHABV2AA124593

Nice configuration
Mechanical gearbox
Registered as a two-seater

French registration title
Chassis n° SALLHABV2AA124593

12 000 – 18 000 €



RANGE ROVER 1982 V8 3.5

En 1966, les designers de chez Land Rover commencent à travailler sur un nouveau concept 2-portes appelé « Velar ». Le but était de créer un véhicule offrant les mêmes capacités de franchissement que le Land Rover, mais avec un confort et des capacités routières supérieures. Anglais et avant-gardiste : le Range est devenu un mythe au fil des années. Gueule d'enfer, confort, volume de chargement impressionnant, et surtout très snob ! Pionnier du genre, il a de quoi séduire et rencontrera un succès gigantesque auprès d'une clientèle aisée et décalée à la recherche d'un véritable « couteau suisse » automobile. Il n'est plus seul au monde, mais il demeure encore à ce jour la référence sur le segment des 4x4 de luxe. Révélé

sur le marché en 1970, le Range Rover Classic sera produit pendant 26 ans avant de laisser sa place au plus moderne P38.

Le modèle que nous présentons a certainement été vendu neuf en Île-de-France. Ayant appartenu à une écurie de course de Chantilly, notre exemplaire a bénéficié à l'époque d'un aménagement intérieur spécifique.

On retrouve ainsi dans l'habitacle une superbe sellerie en cuir rouge associée à des moquettes grises. Le tableau de bord et les contreportes ont reçu de belles boiseries ainsi que des manomètres additionnels. Des pommeaux en bois ont également été greffés sur les leviers de vitesses. L'ensemble est très élégant et présente

aujourd'hui une belle patine. Outre cet aménagement très chic il possède en option les vitres électriques et la climatisation. Depuis son achat en 2015, M. Guyou a effectué divers travaux, le moteur a été démonté et révisé, l'embrayage remplacé et le train arrière restauré. Au niveau cosmétique, sa carrosserie a reçu une nouvelle peinture dans sa teinte d'origine Arctic white. Ce Range Rover se trouve aujourd'hui dans un état très satisfaisant et son essai routier nous a permis d'attester de son bon fonctionnement. Seules quelques traces de corrosion viennent noircir le tableau. Malgré cela, notre tout-terrain de luxe ne manque pas d'arguments pour séduire les amateurs en quête d'un Range Rover à la finition exclusive.



In 1966, Land Rover designers started working on a new 2-door concept called «Velar». The goal was to create a vehicle with the same driving capabilities as the Land Rover, but with superior comfort and driving capabilities. English and avant-garde: the Range Rover has become a myth over the years. It's got great looks and comfort, impressive cargo volume, and above all, is chic! A pioneer of its kind, it has what it takes to seduce a wealthy and offbeat clientele looking for a real «Swiss Army knife» for their cars. It is no longer the only one of its kind, but it is still the reference in the luxury 4x4 segment which it created. Revealed on the market in 1970, the

Range Rover Classic was produced for 26 years before giving way to the more modern P38.

The model we present was certainly sold new in the Paris region. Having belonged to a racing team in Chantilly, our example benefited from a specific interior design at the time. The interior features superb red leather upholstery combined with grey carpets. The dashboard and door panels have received beautiful woodwork as well as additional pressure gauges. Wooden knobs have also been added to the gearshifts. The whole is very elegant and has a nice patina. In addition to this very chic layout it has optional power windows and

air conditioning. Since its purchase in 2015, Mr. Guyou has performed various works, the engine has been disassembled and overhauled, the clutch replaced and the rear end restored. Cosmetically, its bodywork has received a new paint job in its original Arctic White shade. This Range Rover is now in a very satisfactory condition and its road test allowed us to attest its good working order. Only a few traces of corrosion darken the picture. In spite of this, our luxury off-roader is not lacking in arguments to seduce enthusiasts in search of a Range Rover with an exclusive finish.

Français d'origine
Look ravageur
4x4 mythique

Carte grise française
Châssis n° BJ43002672

French origin
Devastating look
Mythical 4x4

French registration title
Chassis n° BJ43002672

15 000 – 25 000 €



1978

TOYOTA Land cruiser **BJ43**

Àu début des années 1950, alors que le Japon se relève tout juste de la Seconde Guerre mondiale et de sa défaite, la marque Toyota s'attaque à un nouveau segment. Elle a déjà construit quelques milliers de voitures (Toyota A1) avant la guerre, mais c'est désormais sur un véhicule tout-terrain qu'elle jette son dévolu, en copiant outrageusement la Jeep américaine. En juillet 1951 deux « jeep » Toyota gravissent ainsi le Mont Fuji devant des journalistes ébahis. Le Toyota J est né ! De 1955 à 1960, la marque japonaise fait évoluer son désormais légendaire Land Cruiser avec les séries 2 et 3. Pour la nouvelle décennie, le dessin du mythique franchisseur s'affine et s'embourgeoise pour s'adresser désormais au

grand public, et plus seulement aux militaires et aux professionnels. La série 4, qui bénéficie par ailleurs de toute l'expérience acquise depuis les années 1950, va lancer Toyota au niveau des plus grands constructeurs du monde. De 1960 à 1984, 1 500 000 Land Cruiser série 4 seront ainsi commercialisés sur toute la planète. C'est même le premier véhicule japonais construit à l'étranger, dans l'usine Ford brésilienne. L'offre est étendue avec trois longueurs de châssis, plusieurs variantes de carrosserie (wagon, pick-up ou camionnette) et une multitude de motorisations successives, en essence (FJ) ou diesel (BJ).

Le Land Cruiser que nous présentons est un BJ 43 de 1978, qui dispose de l'emblématique

moteur 4-cylindres Diesel de 3 l de cylindrée apparu en 1974. Sa carrosserie a été entièrement restaurée en 2019. Pour cela, la caisse a été démontée puis décapée avant de bénéficier d'un traitement cataphorèse. Il a ensuite reçu une peinture gris anthracite et des phares à led, un kit suspension Plus O.M.E. ainsi que des jantes triangular et des pneus BF Goodrich Mud-Terrain. Sa sellerie a également été restaurée et plus récemment une direction assistée électrique a été installée. Mécaniquement, notre BJ43 fonctionne très bien, son essai routier nous a d'ailleurs donné entière satisfaction. Avec son look ravageur ce baroudeur mythique est aujourd'hui prêt à arpenter tout type de terrain.

At the beginning of the 1950's, as Japan was just recovering from the Second World War and its defeat, the Toyota brand started a new segment. It had already built a few thousand cars (Toyota A1) before the war, but now set its sights on an all-terrain vehicle, outrageously copying the American Jeep. In July 1951, two Toyota «Jeeps» climbed Mount Fuji in front of baffled journalists. The Toyota J was born! From 1955 to 1960, the Japanese brand developed its now legendary Land Cruiser with the Series 2 and 3. For the new decade, the design of the mythical cross-country vehicle is refined and gentler to address the general public, and not only the

military and professionals. The 4th series, which also benefits from all the experience acquired since the 1950s, will launch Toyota to the level of the largest manufacturers in the world. From 1960 to 1984, 1,500,000 Land Cruiser Series 4 were sold all over the world. It is even the first Japanese vehicle built abroad, in the Brazilian Ford factory. The offer is extensive with three chassis lengths, several body variants (wagon, pick-up or truck) and a multitude of successive engines, gasoline (FJ) or diesel (BJ).

The Land Cruiser we present is a BJ 43 from 1978, which has the emblematic 3000cc 4-cylinder diesel engine that appeared in 1974.

Its body was completely restored in 2019. For this, the body was dismantled and then stripped before receiving a charcoal gray paint and led headlights, a Plus O.M.E. suspension kit as well as triangular rims and BF Goodrich Mud-Terrain tires. Its upholstery has also been restored and more recently an electric power steering has been installed. Mechanically, our BJ43 works very well, and we were completely satisfied with its road test. With its devastating look, this mythical offroad going vehicle is now ready to tackle any type of terrain.

CONDITIONS DE VENTES AUTOMOBILES ET AUTOMOBILIA 2021

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

AUTOMOBILES :

- 15%^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 18^{TT} jusqu'à 500 000 €
- 12%^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 14.4^{TT} sur la tranche du prix d'adjudication supérieure à 500 001 €
- 10%^{HT} + TVA aux taux en vigueur soit 12^{TT} sur la tranche du prix d'adjudication supérieure à 1 000 001 €

AUTOMOBILIA :

- 20%^{HT} + TVA au taux en vigueur soit 24 %^{TT}

Les acquéreurs via le *Live* (cf. Enchères via Drouot Digital) paieront, en sus des enchères et des frais de l'étude, une commission de 1,80%^{TT} (frais 1,5%^{HT} et TVA 0,30%) reversée à la plateforme.

MENTIONS PARTICULIÈRES

+ Lots faisant partie d'une vente judiciaire suite à une ordonnance du Tribunal avec des honoraires acheteurs de 14.28 %^{TT}

° 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 % (20 % pour les bijoux, les automobiles, les vins et spiritueux et les multiples – casques de F1 par exemple) à la charge de l'acquéreur en sus des frais de vente et du prix d'adjudication, sauf si acquéreur hors UE.

Lots visibles uniquement sur rendez-vous

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

STOCKAGE ET LIVRAISON À L'ISSUE DE LA VENTE

Vente d'Automne / Paris 2021 : Un mail sera envoyé au lendemain de la vente à chaque acheteur afin de lui indiquer le contact, le lieu et le montant à régler pour récupérer son véhicule.

Les véhicules sont stockés le soir de la vente dans un local fermé et sécurisé à 25 km de Paris. Ils pourront être retirés sur rendez-vous à partir du mardi suivant la date de la vente et après règlement intégral du montant d'adjudication et des frais.

- Pour les lots 3 à 92 inclus : L'acheteur réglera, en sus de l'adjudication et des frais, un forfait de 300€^{HT} pour le transport et le stockage de son véhicule. La responsabilité d'incident lors du transfert n'étant pas à la charge de Aguttes SAS.

- Pour les lots 1 et 2 : L'acheteur réglera, en sus de l'adjudication et des frais, un forfait de 50€^{HT} pour le transport et le stockage de son véhicule. La responsabilité d'incident lors du transfert n'étant pas à la charge de Aguttes SAS.

- A partir du mercredi 15 décembre inclus, le coût quotidien du stationnement sera de 35€^{HT} par jour, chaque journée commencée étant due, et sera à régler lors de la reprise du véhicule. Le stockage n'entraîne pas la responsabilité du Commissaire-Priseur ni de l'expert à quelque titre que ce soit. Dès l'adjudication, l'objet sera sous l'entière responsabilité de l'adjudicataire. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et la SAS Claude Aguttes décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée. Les lots seront délivrés à l'acquéreur en personne ou au tiers qu'il aura désigné et à qui il aura confié une procuration originale et une copie de sa pièce d'identité.

TVA

Le montant de la TVA correspond aux taux en vigueur soit 20% et est incluse dans le prix d'adjudication. La TVA sur les frais est récupérable pour le professionnel français et est remboursable pour un acheteur hors UE sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE ou pour un adjudicataire professionnel justifiant d'un numéro de TVA intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans l'État membre.

DIVERS

Les voitures françaises de plus de 75 ans au moment de la vente et d'un montant supérieur à 50 000 € sont dans l'obligation de présenter un passeport d'exportation en cas de sortie hors territoire français et une licence d'exporta-tion en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités sont soumises à des délais d'environ trois mois pour les passeports et un mois supplémentaire pour les licences. Aguttes ne pourra être tenu responsable des délais du ministère de la culture. Aucun véhicule ne pourra être délivré sans ce document. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions et ceci dès l'adjudication prononcée.

GARANTIES DU BIEN MIS EN VENTE ET DISPOSITIONS PARTICU-LIÈRES APPLICABLES AUX AUTOMOBILES DE COLLECTION

1°/ L'ordre du catalogue sera suivi.

2°/ Conformément à la loi, les indications portées au catalogue engagent la responsabilité de la SAS Claude Aguttes et de son expert, compte tenu des rectifications annoncées au moment de la présentation de l'objet portées au procès-verbal de la vente. Les attributions ont été établies compte tenu des connaissances scientifiques et artistiques à la date de la vente. Les indications données par Aguttes SAS sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant l'objet ou l'automobile sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation. L'absence d'indications particulières au catalogue n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut. D'autre part, les rapports de conditions dem- andés à la SAS Claude Aguttes et à l'expert avant la vente sont donnés à titre indicatifs. Ils n'engagent nullement leurs responsabilités et ne pourront être à l'origine d'une réclamation juridique. En aucun cas, ils ne remplacent l'examen personnel de l'œuvre ou de l'automobile par l'acheteur ou par son représentant. 3°/ L'état d'une voiture pouvant varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente jusqu'au moment de la prise en main du lot par l'adjudicataire, les véhicules sont vendus en l'état. Une exposition préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours, permettant aux acquéreurs de se rendre compte de l'état des biens mis en vente, il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée. Il est conseillé aux acheteurs de se faire accompagner à l'exposition par un professionnel de l'automobile et de prendre connaissance des documents afférents à chaque véhicule (titre de circulation, contrôle technique…) mis à leur disposition par la SAS Claude Aguttes. Les renseignements sur le véhicule (état, kilométrage reposant sur la lecture des compteurs …) portés au catalogue sont donnés à titre indicatif, étant précisé que l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente.

4°/ Le texte en français est le texte officiel qui sera retenu en cas de litige. Les descriptions en anglais et les indications de dimensions en inches ne sont données qu'à titre indicatif et ne pourront être à l'origine d'une réclamation. Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. Les reproductions des œuvres au catalogue sont aussi fidèles que possible, une différence de coloris ou de tons est néanmoins possible. Les dimensions ne sont données qu'à titre indicatif. 5°/ Les désignations des véhicules (modèle, type, année…) reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation et ce pour des raisons administratives.

6°/ Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques et factures qui sont à leur disposition auprès de la maison de ventes. Cependant, des véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique fran- çais. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

7°/ Le changement d'immatriculation des véhicules est à la charge et sous la seule responsabilité de l'acheteur, notamment dans le respect des délais légaux. Important : il est signalé que les véhicules proposés sont d'une époque où les conditions de sécurité et les performances étaient inférieures à celles d'aujourd'hui et qu'une grande prudence est recommandée aux acheteurs, surtout lors de la première prise en mains. Il est conseillé également, avant toute utilisation, de procéder à une remise en route et d'effectuer toute les vérifications nécessaires (niveaux d'huile, pression pneus, etc).

La SAS Claude Aguttes ne pourra être tenue comme responsable pour un incident

relevant d'une utilisation n'ayant pas tenu compte de ces recommandations. Tout adjudicataire a l'obligation d'assurer son véhicule dès L'adjudication : la S.A.S. Claude Aguttes ne saurait être tenue responsable des dommages survenus après l'adjudication.

ENCHÈRES

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 man- dataire 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.

RÈGLEMENT 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 adjugé ne peut être délivré à l'acheteur que lorsque la société en a perçu le prix ou lorsque toute garantie lui a été donnée sur le paiement du prix par l'acquéreur.

Moyens de paiement légaux acceptés par la comptabilité :

- Espèces : (article L.112-6 ; article L.112-8 et article L.112-8 al 2 du code monétaire et financier)
 - Jusqu'à 1 000 €
 - Ou jusqu'à 15 000 € pour les particuliers qui ont leur domicile fiscal à l'étranger (sur présentation de passeport)
- Paiement en ligne sur (jusqu'à 10 000 €) http://www.aguttes.com/paiement/index.jsp
- Virement : Du montant exact de la facture (les frais bancaires ne sont pas à la charge de l'étude)

provenant du compte de l'acheteur et indiquant le numéro de la facture.

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

- Carte bancaire : une commission de 1.1%^{TT} sera perçue pour tous les ré- glements > 50 000€.
- Carte American Express : une commission de 2.95%^{TT} sera perçue pour tous les règlements.
- Les paiements par carte à distance et les paiements fractionnés en plusieurs fois pour un même lot avec la même carte ne sont pas autorisés.
- 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

--

Si un client estime ne pas avoir reçu de réponse satisfaisante, il lui est conseillé de contacter directement, et en priorité, le responsable du département concerné. En l'absence de réponse dans le délai prévu, il peut alors solliciter le service clients à l'adresse serviceclients@aguttes.com, ce service est rattaché à la Direction Qualité de la SVV Aguttes.



PEFC® 10-31-1510 / Certifié PEFC / Le papier utilisé pour ce catalogue est issu de forêts gérées durablement et de sources contrôlées / pefc-france.org

DÉFAUT DE PAIEMENT

La SAS CLAUDE AGUTTES réclamera à l'adjudicataire défaillant des intérêts au taux légal majoré de 5 points et le remboursement des coûts supplémentaires engagés par sa défaillance, avec un minimum de 500€, incluant en cas de revente sur folle enchère : -la différence entre son prix d'adjudication et le prix d'adjudication obtenu lors de la revente -les coûts générés par ces nouvelles enchères. A défaut d'un règlement dans les 30 jours, une pénalité de retard de 10% sera imputée à votre bordereau.

COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

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

INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

Le législateur impose des règles strictes pour l'utilisation commerciale des espèces d'animaux inertes. La réglementation internationale du 3 Mars 1973 (CITES) impose pour les différentes annexes une corrélation entre le spécimen et le document prouvant l'origine licite. Ce règlement - 338/97 du 9/12/1996 - retranscrit en droit Communautaire Européen (Annexes A/B/C) permet l'utili- sation 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'adju- dication 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 an- térieure au régime d'application (AM du 21/07/2015) peuvent de ce fait être utilisés commercialement.

Pour les spécimens antérieurs à 1947 présents sur cette vacation, ils bénéficient du cas dérogatoire du Règlement 338/97 du 9/12/1996 en son article 2 per- mettant leur utilisation commerciale. En revanche, pour la sortir de l'UE de ces spécimens un Cites pré-convention est nécessaire. Pour les spécimens d'espèce chassables (CH) du continent Européen et autres, l'utilisation commerciale est permise sous certaines conditions.

Pour les espèces dites domestiques (D) présentes dans cette vacation, l'utili- sation 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.

PHOTOGRAPHES POUR CETTE VENTE :

Antoine Pascal, Mathieu Bonnevie, Arthur Chambre, Kevin van Campenhout, Vincent Bourgain

TERMS AND CONDITIONS OF SALE FOR CARS AND AUTOMOBILIA 2021

It is stipulated that Claude Aguttes SAS acts as an agent and solely on behalf of the seller. The sales agreement for the goods presented for sale at public auction is entered into exclusively by the seller and the buyer. The relationship between Claude Aguttes SAS and the buyer is subject to the present general conditions. On no account may Claude Aguttes SAS be held responsible for any error made by either the seller or the buyer. The sale will be held strictly on a cash basis and conducted in Euros. In addition to the hammer price for the lot, the buyer will pay the following costs:

CARS

- 15% before tax + VAT at the current rate, i.e. 18% including tax up to €500,000
 - 12% before tax + VAT at the current rate, i.e. 14.4% including tax over €500,001
 - 10% before tax + VAT at the current rate, i.e. 12% including tax over €1,000,001
- AUTOMOBILIA :
- 20% before tax + VAT at the current rate, i.e. 24% including tax

SPECIAL CONDITIONS

+ Lots sold during a court-ordered sale following a court ruling: buyers' fees of 14.28% including tax

° Lots in which the auction house or one of its partners has a financial interest

* Lots which have been temporarily imported and are subject to a buyer's fee of 5.5% (20% for jewelry, motorcars, wines and spirits and multiples – F1 helmet) in addition to the hammer price and sale fees.

Lots which may be viewed only by appointment

~ Lots made from materials of animal origin. Import restrictions are to be expected.

STORAGE AND DELIVERY AFTER THE SALE

Collection during The Autumn Sale 2021: An email will be sent the day after the sale to each purchaser indicating the contact, the place and the amount to be paid to recover his vehicle.

Vehicles will be stored on the evening of the sale at 25 kilometers from Paris. They may be collected from Tuesday following the sale on appointment, after the hammer price and all fees have been settled.

- From lot 3 to 92 included: Buyers will be charged, in addition to the hammer price and fees, a fixed sum of €300 before tax covering parking and shipping of the car. Aguttes SAS will not be liable for any incidents which may occur during the transfer.
- Lot 1 and 2 included: Buyers will be charged, in addition to the hammer price and fees, a fixed sum of €50 before tax covering parking and shipping of the car. Aguttes SAS will not be liable for any incidents which may occur during the transfer.
- From Wednesday the 15th included, the cost of parking will be €35 + VAT per day, each day started being due in full, to be paid when the vehicle is collected. Neither the auctioneer nor the expert shall be deemed responsible for storage of the vehicle in any way whatsoever. As soon as the hammer has fallen, the lot will be the sole responsibility of the successful bidder. The buyer will be personally responsible for insuring his or her purchases, and Claude Aguttes SAS declines any responsibility for any damage to the lot which may occur to these goods, with immediate effect from the hammer falling. The lots will be delivered to the buyer in person or to a third party designated by him/her and to whom he/she will have given an original written authorization and a copy of his/her proof of identity.

VALUE ADDED TAX ('TVA')

The amount of Value Added Tax ('TVA') corresponds to the current rate, i.e. 20%, and is included in the hammer price. The 3% VAT on this tax may be recovered by French professional buyers and reimbursed to buyers from outside the European Union (EU) upon presentation of the supporting documentation for export outside the EU or, for a professional purchaser with an intra-community VAT number, a document proving delivery in an EU member state.

MISCELLANEOUS

French cars which are more than 75 years old at the time of the sale and with a value exceeding €50,000 require an 'export passport' ('passeport d'exportation') to leave French territory and an export licence to be taken out of Europe. These procedures will take an additional period of approximately three months for the 'export passports' and a further month for the export licences. The buyer will be personally responsible for insuring his/her purchases with immediate effect from the time the hammer falls.

GUARANTEES REGARDING THE GOODS FOR AUCTION AND SPECIFIC PROVISIONS PERTAINING TO CLASSIC CARS

1°/ The sale will follow the order in the catalogue.

2°/ In accordance with the law, the information provided in the catalogue is the responsibility of Claude Aguttes SAS and its expert, taking into account any corrections announced when the lot is presented and noted in the record of the sale. Attributions given are established on the basis of scientific and artistic knowledge at the time of the sale. Any indications by Claude Aguttes SAS concerning the existence of a restoration, accident or any other incident affecting the item or vehicle are given in order to help potential buyers inspect the item or vehicle and remain subject to his or her own appreciation of it. The absence of any specific information in the catalogue in no way implies that the goods concerned are free from any defects. Furthermore, the condition reports requested from Claude Aguttes SAS and the expert before the sale are given for information purposes only. No responsibility is assumed by Claude Aguttes SAS and the expert for these reports, and they may not be used as the basis for any legal claim. Under no circumstances should these reports replace a personal examination of the item or vehicle by the buyer or his/her representative.

3°/ Since the condition of a car may change between the time at which it is described for inclusion in the catalogue and the time at which it is presented for sale, right until it is taken over by the successful bidder, all vehicles are sold 'as is'. As a viewing of the goods for auction is held over several days prior to the sale, allowing buyers to assess their condition, no claims will be accepted once the lot has been sold. Buyers are recommended to take a professional from the automotive sector with them to the viewing and to examine the documents relating to each vehicle (registration papers, roadworthiness inspection certificates etc.) made available to them by Claude Aguttes SAS. Details given for each vehicle (condition, mileage covered on the basis of the odometer reading etc.) and noted in the catalogue are provided for information purposes only; it should be pointed out that the condition of a car may change between the time when it is described for inclusion in the catalogue and the time at which it is presented for sale.

4°/ The French-language text is the official text which will be referred to in the event of any dispute. The descriptions in English and any measurements in inches are given solely for information purposes and may not be used as the basis of any claim. Any facts presented in the catalogue are provided for information purposes only. The goods for auction are reproduced in the catalogue as faithfully as possible, but a difference of colour or tone is nonetheless possible. Dimensions are given for information purposes only.

5°/ For administrative reasons, the vehicle designations used (model, type, year etc.) correspond, save for some exceptions, to the information given in the vehicle registration papers.

6°/ Buyers are deemed to have examined the documents relating to each vehicle, and in particular the roadworthiness inspection certificates and bills made available to them by the auctioneers. Vehicles may, however, be sold without having gone undergone a statutory roadworthiness inspection on account of their age, the fact that they are not in running order or their status as motorsport vehicles. Vehicles originating from outside France are presented without a French roadworthiness inspection certificate ('contrôle technique'). Members of the public should inquire about this during the viewing and auction.

7°/ Buyers are solely responsible for changing the vehicle registration, and in particular for doing so within the time stipulated in law.

Important: It must be stressed that the vehicles offered for sale date back to a period when their performance and safety conditions fell far short of today's standards; buyers are therefore urged to exercise the utmost caution, especially when driving them for the first time. Before using them, it is also recommended to prepare them for the road and to carry out all necessary checks (oil level, tyre pressures etc.).

Claude Aguttes SAS shall not be held liable for any incident arising from the use of a vehicle where these recommendations have not been followed. All buyers are required to insure their vehicles immediately following their successful bid; Claude Aguttes SAS shall not be held liable for any damage incurred after the hammer has fallen.

BIDS

The highest and final bidder shall be the purchaser.

Should the auctioneer recognise two simultaneous bids on one lot, the lot will be re-offered for sale and all those present in the saleroom may participate in this second opportunity to bid.

Important: Bidding is typically conducted in the saleroom. We will, however, be pleased to accept some bids by telephone from prospective buyers who have made their interest known before the sale. We cannot accept any responsibility, in particular should it prove impossible to establish a phone connection, if the connection is established too late or should there be errors or omissions relating to the reception of bids by telephone. We accept orders to bid sent to us free of charge. We cannot accept any responsibility, notably in the case of errors or the omission of written bid instructions.

In making a bid, bidders accept their personal responsibility to honour the hammer price plus the buyer's fees and any taxes which may be due. Except in the case of a written agreement with Claude Aguttes SAS prior to the sale, specifying that the bidder is acting as an agent on behalf of a third party known to and approved by Claude Aguttes SAS, the bidder is deemed to be acting on his or her own behalf. We remind our sellers that bidding on their own items is forbidden.

PAYMENT FOR PURCHASES

We strongly encourage buyers to settle their purchases by credit card or bank transfer.


In accordance with article L.321-14 of the French commercial code, an item sold at auction may only be delivered to the buyer when the company has received the amount due or has been provided with a guarantee that the amount has been paid by the purchaser.

Means of payment accepted by our accounts department:

- Cash (article L.112-6, L.112-8 and Article Article L.112-8 paragraph 2 of the Monetary and Financial Code)
 - max. 1 000 €
 - max. 15 000 € for private individuals who have their tax domicile abroad (upon presentation of a valid passport)
- Payment online (up to €10,000) at: <http://www.aguttes.com/paiement/index.jsp>
- Bank transfer: For the exact amount shown on the invoice (no bank fees should be charged to the auction house), sent from the purchaser's account and indicating the invoice number.

Banque de Neuilize, 3 avenue Hoche, 75008 Paris, France
Account holder: Claude AGUTTES SAS
Bank code 30788 – Sort code 00900
Account number 02058690002 – RIB key 23
IBAN FR76 3078 8009 0002 0586 9000 223
BIC NSMBFRPPXXX

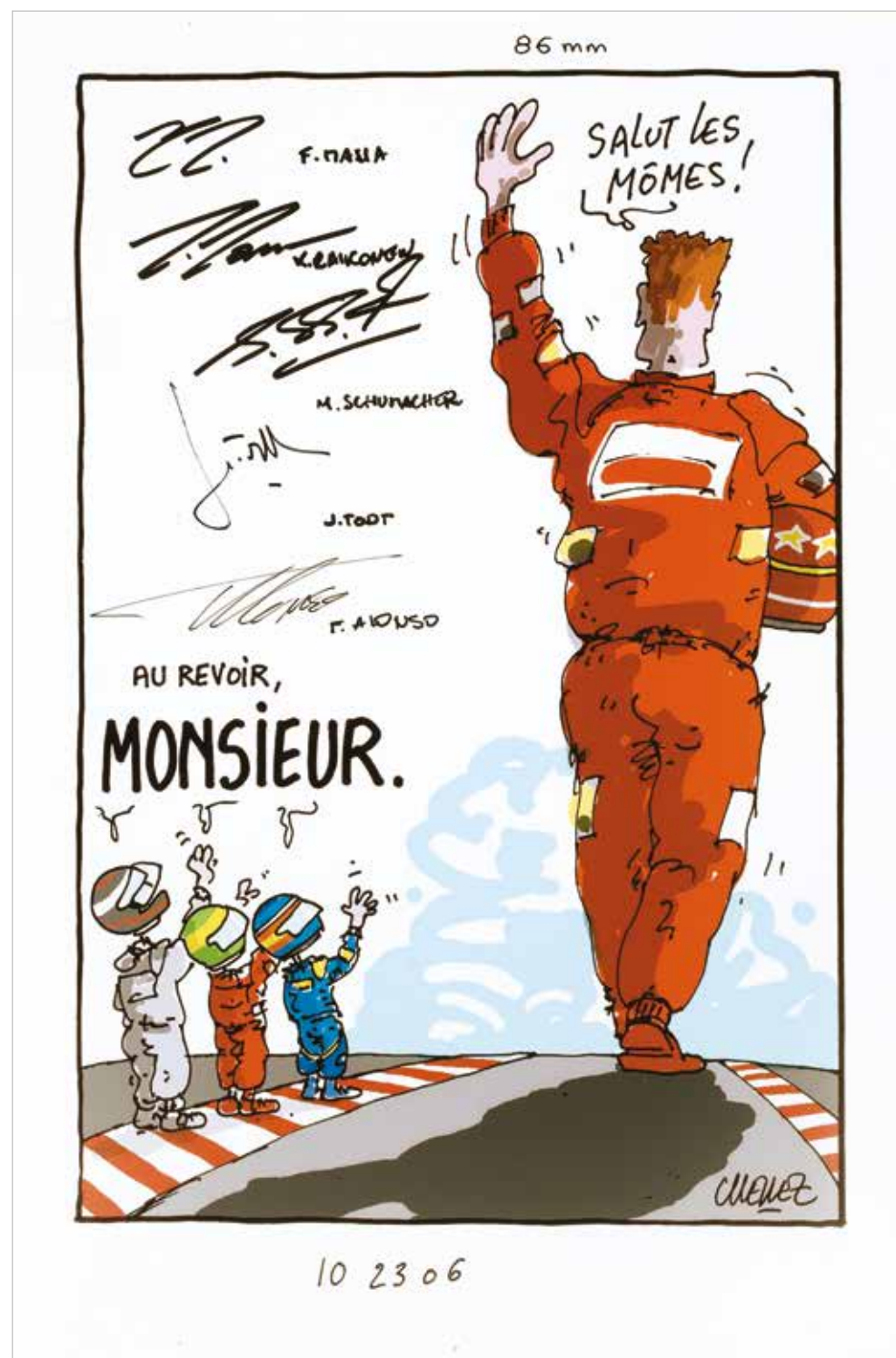
If a customer feels that he or she has not received a satisfactory response, he or she is advised to contact the head of the relevant department directly, as a matter of priority. In the absence of a response within the specified time limit, the customer may then contact customer service at serviceclients@aguttes.com, which is attached to the Quality Department of SVV Aguttes.

 **PEFC 10-31-1510 / PEFC certified** / The paper used for this catalogue comes from sustainably managed forests and controlled sources / pefc-france.org

AUTOMOBILIA

ONLINE ONLY

Vente de Noël
du 7 au 14 décembre 2021



AGUTTES
ONLINE

Contact : Clothilde Duval
duval@aguttes.com - +33 (0)1 47 45 91 53

Où que vous soyez,
cliquez et enchérissez
sur [online.aguttes.com](https://www.online.aguttes.com)

Comment acheter chez Aguttes ?

Buying at Aguttes ?

1 S'abonner à notre newsletter et nous suivre sur les réseaux sociaux

Être informé de notre actualité sur les réseaux sociaux

S'inscrire à la newsletter (QR code) pour être informé des *Temps forts* chez Aguttes, suivre les découvertes de nos spécialistes et recevoir les e-catalogues

1



Subscribe to Our Newsletter and Follow Us on Social Media

Subscribe to our newsletter and stay update about Aguttes» Highlights, receive Aguttes specialists» discoveries and e-catalogues.

Stay informed about our upcoming auctions and daily news with our social accounts.

2 Avant la vente, demander des informations au département

Nous vous envoyons des informations complémentaires par e-mails : rapports de condition, certificats, provenance, photos...

Nous vous envoyons des photos et vidéos complémentaires par MMS, WhatsApp, WeChat.

2



Request the Specialists Departments for Information on a Lot Prior to Sale

We will send you additional information by e-mail: condition reports, certificate of authenticity, provenance, photos...

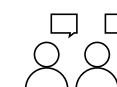
3 Échanger avec un spécialiste et voir l'objet

Nous vous accueillons pour une visite privée sur rendez-vous.

Nous vous proposons comme d'habitude de vous rendre à l'exposition publique quelques jours avant la vente.

Si vous ne pouvez pas vous déplacer, nous programmons une conversation audio ou vidéo pour échanger.

3



Meet our specialists

We will welcome you by appointment for a private viewing.

As usual, we will invite you to the public viewing taking place a few days prior to sale.

If you are unable to attend, we will schedule a conversation or video call to discuss further.

4 Enchérir

S'enregistrer pour enchérir par téléphone auprès de bid@aguttes.com

S'enregistrer pour enchérir sur le *live* (solution recommandée pour les lots à moins de 5000€)

Laisser une enchère maximum auprès de bid@aguttes.com

Venir et enchérir en salle

4



Place Your Bid

Contact bid@aguttes.com and register to bid by phone.

Register to bid live (recommended for lots under €5,000).

Submit an Absentee Bid at bid@aguttes.com and allow the auctioneer to execute this on your behalf.

Bid in person in our saleroom.

5 Payer et récupérer son lot

Régler son achat (idéalement paiement en ligne / carte ou virement bancaire)

Venir ensuite récupérer son lot ou missionner un transporteur

5



Pay and Receive Your Property

Pay for your purchase – online ideally: by credit card or bank transfer.

Come and pick up your property or insure shipping and delivery by carrier.

AGUTTES

Pour inclure vos biens, contactez-nous !
Estimations gratuites et confidentielles
sur rendez-vous

Aguttes Neuilly 164 bis, avenue Charles-de-Gaulle, 92200 Neuilly-sur-Seine
Aguttes Lyon Les Brotteaux, 13 bis, place Jules Ferry, 69006 Lyon
Aguttes Bruxelles 9, rue des Minimes, 1000 Bruxelles

DÉPARTEMENTS SPÉCIALISÉS

Arts d'Asie

Johanna Blancard de Léry
+33 (0)1 47 45 00 90 - delery@aguttes.com

Art contemporain & Photographie

Ophélie Guillerot
+33 (0)1 47 45 93 02 - guillerot@aguttes.com

Automobiles de collection Automobilia

Gautier Rossignol
+33 (0)1 47 45 93 01 - rossignol@aguttes.com

Bijoux & Perles fines

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

Design & Arts décoratifs du 20^e siècle

Marie-Cécile Michel
+ 33 (0)1 47 45 08 22 - michel@aguttes.com

Art Impressionniste & Moderne

Pierre-Alban Vinquant
+33 (0)1 47 45 08 20 - vinquant@aguttes.com

Livres anciens & modernes Affiches, Manuscrits & Autographes Les collections Aristophil

Sophie Perrine
+33 (0)1 41 92 06 44 - perrine@aguttes.com

Mobilier, Sculptures & Objets d'Art

Grégoire de Thoury
+33 (0)1 41 92 06 46 - thoury@aguttes.com

Mode & Bagagerie

Adeline Juguet
+33 (0)1 41 92 06 47 - juguet@aguttes.com

Montres

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

Peintres d'Asie

Charlotte Aguttes-Reynier
+33 (0)1 41 92 06 49 - reynier@aguttes.com

Tableaux & Dessins anciens

Grégoire Lacroix
+33 (0)1 47 45 08 19 - lacroix@aguttes.com

Vins & Spiritueux

Pierre-Luc Nourry
+33 (0)1 47 45 91 50 - nourry@aguttes.com

Inventaires & partages

Claude Aguttes
Sophie Perrine
+33 (0)1 41 92 06 44 - perrine@aguttes.com

BUREAUX DE REPRÉSENTATION

Aix-en-Provence

Adrien Lacroix
+33 (0)6 69 33 85 94 - adrien@aguttes.com

Lyon

Marie de Calbiac
+33 (0)4 37 24 24 28 - calbiac@aguttes.com

Nord-Ouest

Audrey Mouterde
+33 (0)7 62 87 10 69 - mouterde@aguttes.com

Bruxelles

Charlotte Micheels
+32 (0)2 311 65 26 - micheels@aguttes.com



1958 - AC ACE Bristol roadster vendue 390 360 € le 20 juin 2021

RENDEZ-VOUS *chez Aguttes*

NOVEMBRE
DÉCEMBRE
2021

Calendrier des ventes

23.11

DESIGN DU 20^e SIÈCLE

Aguttes Neuilly

23.11

LE MANUSCRIT
EINSTEIN - BESSO

Christie's Paris

25.11

MAÎTRES ANCIENS
TABLEAUX & DESSINS

Aguttes Neuilly

29.11

PEINTRES D'ASIE,
ŒUVRES MAJEURES

Aguttes Neuilly

30.11

ARTS D'ASIE
LA SAGACITÉ DU DRAGON

Aguttes Neuilly

01.12

COLLECTION SINGULIÈRE
DE L'EXPLORATEUR
LOUIS AUDEMARD
OFFICIER DE MARINE ACTIF
EN ASIE DANS LES ANNÉES 1900

Aguttes Neuilly

02.12

UN AUTOMNE MODERNE

ONLINE ONLY
online.aguttes.com

06.12

ARTS CLASSIQUES
MOBILIER, SCULPTURES
& OBJETS D'ART

Aguttes Neuilly

07.12

GRANDS VINS
& SPIRITUEUX

Aguttes Neuilly

09.12

ART CONTEMPORAIN

ONLINE ONLY
online.aguttes.com

09.12

MODE PARTIE II

ONLINE ONLY
online.aguttes.com

12.12

AUTOMOBILES
DE COLLECTION

LA VENTE D'AUTOMNE
Aguttes Neuilly

13.12

ART CONTEMPORAIN,
IMPRESSIONNISTE
& MODERNE

Aguttes Neuilly

16.12

BIJOUX

Aguttes Neuilly

20.12*

LES COLLECTIONS
ARISTOPHIL

DE CHATEAUBRIAND À CIORAN,
RAYMOND QUENEAU

Aguttes Neuilly

* sous réserve d'autorisation du tribunal | Ce calendrier est sujet à modifications | Retrouvez toutes nos dates de ventes sur [aguttes.com](https://www.aguttes.com)

VINS & SPIRITUEUX

3 VENTES PAR AN

Prochaine vente
7 décembre 2021

Bouteille Whisky Macallan Single Highland
Anniversary Malt 50 years old, 75cl
Adjugée 86 800 €^{TTC}



AGUTTES

Contact : Pierre-Luc Nourry
+33 (0)1 47 45 91 50 - nourry@aguttes.com

ART CONTEMPORAIN

4 VENTES PAR AN

Prochaine vente
13 décembre 2021



Georges MATHIEU (1921-2012)
Vendu 603 320 € le 14 décembre 2020

AGUTTES

Contact : Ophélie Guillerot
+33 (0)1 47 45 93 02 - guillerot@aguttes.com

Verreries 1900-1930 et objets de vitrine Collection David Wilkie Cooper

Vente exclusivement en ligne
du 30 novembre au 15 décembre 2021



LALIQUE et ORREFORS

où que vous soyez, cliquez et enchérissez
sur [online.aguttes.com](https://www.online.aguttes.com)

AGUTTES
ONLINE

Contact : Marie-Cécile Michel
+33 (0)1 47 45 08 22 - michel@aguttes.com

MONTRES 3 VENTES PAR AN

Prochaine vente
Mars 2022

où que vous soyez, cliquez et enchérissez
sur [online.aguttes.com](https://www.online.aguttes.com)

ROLEX
Sea-Dweller 2000 ft=600 m «COMEX 2124»
Vendue 145600 € TTC le 9 novembre 2021



AGUTTES
ONLINE

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





AGUTTES