

# AGUTTES

AUTOMOBILES DE COLLECTION & AUTOMOBILIA

VENTE D'ÉTÉ



Samedi 10 juin 2017  
Lyon-Brotteaux







**SOCIÉTÉ DE VENTES  
AGUTTES SAS**

Claude Aguttes  
claude@aguttes.com

---



**RESPONSABLE  
DU DÉPARTEMENT**

Gautier Rossignol  
06 16 91 42 28  
rossignol@aguttes.com

---



**Assisté de**

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



**Avec la collaboration de**

Nicolas Marceau  
marceaupremier@hotmail.com  
Consultant extérieur



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

# AGUTTES

## **AUTOMOBILES DE COLLECTION AUTOMOBILIA**

Samedi 10 juin 2017

14h30 - Automobilia

18h - Automobiles de collection

Lyon-Brotteaux - 13 bis place Jules Ferry - 69006 Lyon

### Hôtel des Ventes de Neuilly

164 bis, avenue Charles de Gaulle  
92200 Neuilly-sur-Seine  
Tél. : 01 47 45 55 55  
Fax : 01 47 45 54 31

### Hôtel des Ventes de Lyon-Brotteaux

13 bis, place Jules Ferry  
69006 Lyon  
Tél. : 04 37 24 24 24



### Expositions publiques

Jeudi 8 juin 2017 de 10h à 19h

Vendredi 9 juin 2017 de 10h à 19h

Samedi 10 juin 2017 de 9h30 à 12h sur rendez-vous

*Catalogue et résultats visibles sur [www.aguttes.com](http://www.aguttes.com)*

*Enchérissez en live sur [www.drouotlive.com](http://www.drouotlive.com)*

**Drouot**LIVE<sup>360</sup>

Commissaire-Priseur

AGUTTES SAS (SVV 2002-209)  
[www.aguttes.com](http://www.aguttes.com)



# EDITO

---

A la date de notre vente, il ne restera encore à patienter que quelques jours pour déclarer officielle l'entame de la saison estivale. C'est donc avec une certaine anticipation que nous avons pris soin de vous proposer un échantillon le plus varié possible de celles que les constructeurs ont destinées à faire savourer et partager les délices de la conduite au grand air.

Roadsters, spiders, cabriolets, découvrables, deux places ou familiales, sont autant de versions que les marques ont déclinées au fil des époques pour répondre aux envies de clients avides de sensations et de plaisirs de conduite renouvelés. Françaises, allemandes, américaines, anglaises ou italiennes, toutes revendiquent des styles, des concepts et autant de personnalités qui ont su trouver leur public dès leur sortie et prolonger leur pouvoir de séduction encore aujourd'hui.

Autre invitation à prendre la route vers des lieux estivaux, deux célèbres Combi nous rendent visite lors de cette vente plus que jamais tournée vers la convivialité et le partage. Volkswagen en fit l'un des modèles les plus emblématiques d'un certain art de vivre et par la même occasion l'un de ses plus beaux succès commerciaux. Be Happy, be Combi ! Assurément, cette vente d'été sort de l'ordinaire grâce au profil des modèles proposés.

Et comme l'écrivait André Gide : « L'été s'impose et contraint toute âme au bonheur ».

*By the time our sale takes place, you need wait only a few more days before the summer season officially gets under way. We are therefore just a little in advance in offering you a carefully chosen and extremely varied selection of all those models which their manufacturers created for you to share and enjoy driving in the open air.*

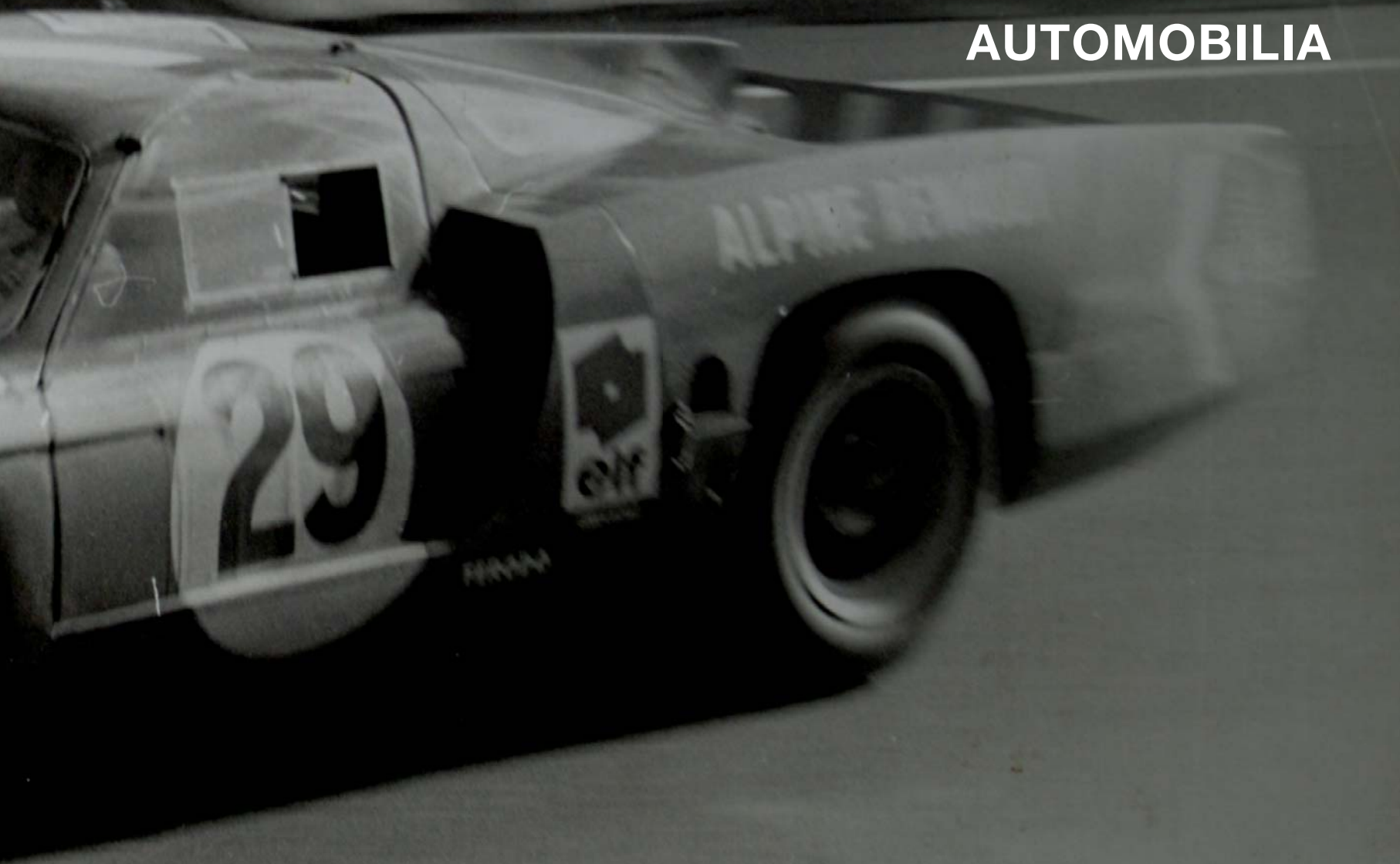
*Roadsters, spiders, cabriolets and convertibles, with two seats or four, all of them produced over the years by the car-makers to meet the wishes of their customers eager for new sensations and pleasures behind the wheel. French, German, American, English or Italian ... each has its own style, concept and character. They all found their place in the market when they were launched and continue to work their charm today.*

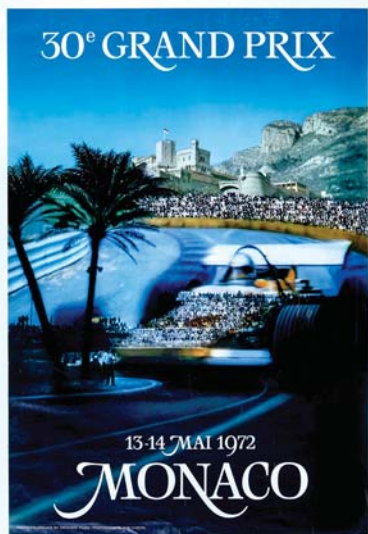
*A further invitation to head for summer destinations comes in the form of two famous Volkswagen Kombis which join us for this sale, dedicated more than ever to pleasures shared among friends. Volkswagen made the Kombi a symbol of a certain way of life and also one of its greatest business success stories. Be happy, be Kombi! For sure, thanks to the cars on offer, this summer auction is no ordinary event.*

*As the celebrated French author André Gide wrote: "Summer prevails and compels each soul to happiness."*



AUTOMOBILIA





**1**

Grand Prix F1 de Monaco 1972  
Affiche originale  
Editions Drager, Paris  
D'après une photo de Bob Martin  
Quelques pliures sinon bon état  
Dim: 67 X 47 cm environ

80 / 120 €



**2**

Grand Prix F1 de Monaco 1974  
Affiche originale  
Editions J. Ramel à Nice  
D'après une photo de Bob Martin  
Exemplaire hors commerce  
Bon état malgré quelques pliures et légères  
rousseurs  
Dim: 40 X 60 cm environ

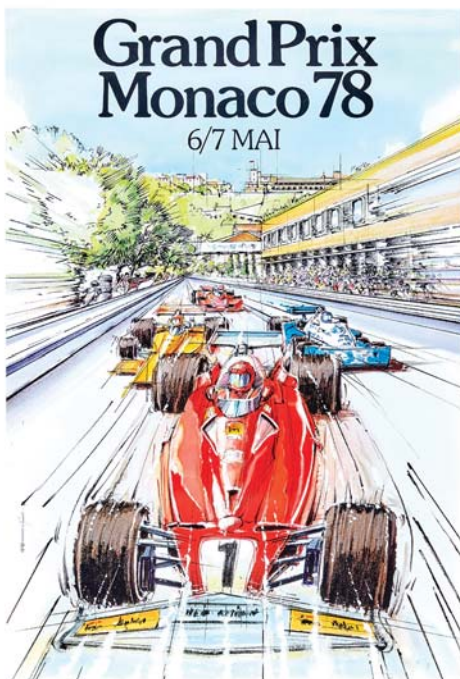
80 / 120 €



**3**

Grand Prix F1 de Monaco 1977  
Affiche originale  
Editions Agence Internationale de Publicité  
de Monaco  
D'après un dessin de Roland Hugon  
Exemplaire hors commerce  
Bon état malgré pliure  
Dim: 60 X 40 cm environ

80 / 120 €



4

Grand Prix F1 de Monaco 1978

Affiche originale

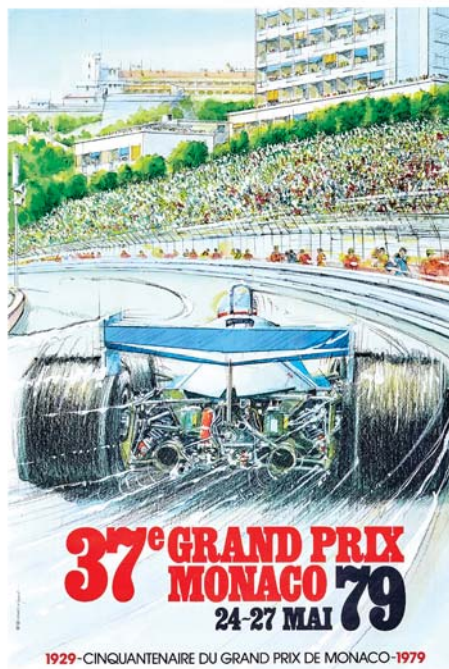
Editions Agence Internationale de Publicité de Monaco

D'après un dessin de Alain Giampaoli

Très bon état

Dim: 60 X 40 cm environ

80 / 120 €



5

Grand Prix F1 de Monaco 1979

Affiche originale

Editions Agence Internationale de Publicité de Monaco

D'après un dessin de Alain Giampaoli

Exemplaire hors commerce

Très bon état

Dim: 58 X 40 cm environ

80 / 120 €



6

Grand Prix F1 de Monaco 1981

Affiche originale

Editions Agence Internationale de Publicité de Monaco

D'après un dessin de J. Grognet

Exemplaire hors commerce

Très bon état malgré quelques légères pliures

Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €



7

Grand Prix F1 de Monaco 1983

Affiche originale

Editions Agence Internationale de Publicité  
de Monaco

D'après un dessin de Lecomte

Exemplaire hors commerce

Très bon état malgré quelques légères déchirures (1 cm environ) en bordures

Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €



8

Grand Prix F1 de Monaco 1985

Affiche originale

Editions Agence Internationale de Publicité  
de Monaco

D'après un dessin de J. Grognet

Exemplaire hors commerce

Très bon état malgré une légère déchirure en bordure supérieure et angle inférieur gauche écorné

Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €



9

Grand Prix F1 de Monaco 1986

Affiche originale

Editions Agence Internationale de Publicité  
de Monaco

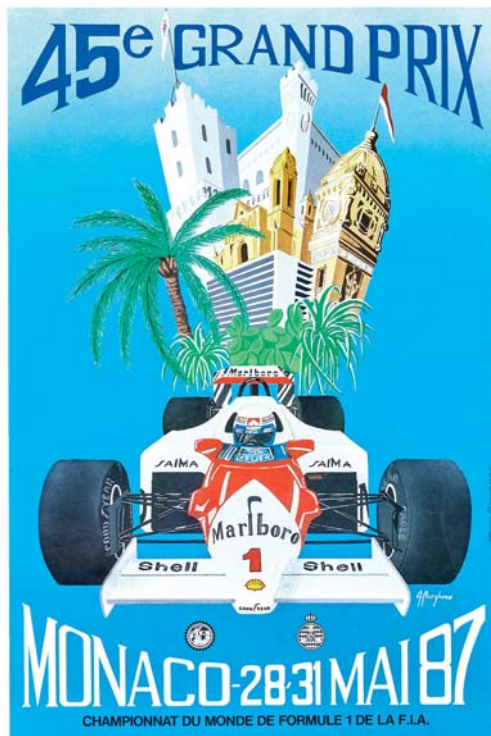
D'après un dessin de J. Grognet

Exemplaire hors commerce

Très bon état malgré quelques très légères  
pliures

Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €



10

Grand Prix F1 de Monaco 1987

Affiche originale

Editions Agence Internationale de Publicité  
de Monaco

D'après un dessin de A. Borgheresi

Exemplaire hors commerce

Très bon état

Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €



11

Grand Prix F1 de Monaco 1988

Affiche originale

Editions Agence Internationale de Publicité  
de Monaco

D'après un dessin de J. Grognet

Excellent état

Dim: 60 X 40 cm environ

50 / 100 €



12

Grand Prix F1 de Monaco 1989

Affiche originale

Editions FIA 1989

Très bon état malgré une écornure à l'angle inférieur gauche

Dim: 60 X 42 cm environ

40 / 80 €



13

Grand Prix F1 de Monaco 1990

Affiche originale

Editions FIA 1989

D'après un dessin de Grognet Graphic

Exemplaire hors commerce

Excellent état

Dim: 42 X 60 cm environ

40 / 80 €



14

Grand Prix F1 de Monaco 1991

Affiche originale

Editions Agence Internationale de Publicité de Monaco

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

Très bon état malgré quelques légères pliures

Dim: 60 X 42 cm environ

30 / 60 €



15

Grand Prix F1 de Monaco 1992

Affiche originale

Editions Agence Internationale de Publicité de Monaco

D'après un dessin de Ian Rose

Exemplaire hors commerce

Très bon état malgré quelques légères pliures

Dim: 60 X 42 cm environ

30 / 60 €



16

Grand Prix F1 de Monaco 1993

Affiche originale

Editions FIA 1993

D'après un dessin de Kato

Très bon état malgré quelques légères écornures

Dim: 60 X 42 cm environ

30 / 60 €



17

Grand Prix F1 de Monaco 1994  
Affiche originale  
Editions Agence Internationale de  
Publicité de Monaco  
Exemplaire hors commerce  
Très bon état malgré quelques très  
légères déchirures en bordures  
Dim: 60 X 42 cm environ

40 / 80 €



18

Grand Prix F1 de Monaco 1995  
Affiche originale  
Editions Agence Internationale de  
Publicité de Monaco  
D'après un dessin de Luc de Clerfayt  
Exemplaire hors commerce  
Très bon état  
Dim: 60 X 42 cm environ

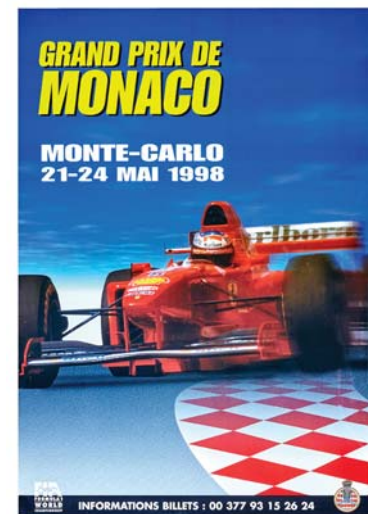
40 / 80 €



19

Grand Prix F1 de Monaco 1997  
Affiche originale  
Editions Agence Internationale de  
Publicité de Monaco  
D'après un dessin de Alain Giampaoli  
Exemplaire hors commerce  
Très bon état  
Dim: 60 X 42 cm environ

40 / 80 €



20

Grand Prix F1 de Monaco 1998  
Affiche originale  
Editions Agence Internationale de  
Publicité de Monaco  
Très bon état  
Dim: 60 X 42 cm environ

40 / 80 €



21

Grand Prix F1 de Monaco 2000  
 Affiche originale  
 Editions Formula One Administration  
 Ltd  
 Très bon état  
 Dim: 60 X 42 cm environ  
 40 / 80 €



22

Grand Prix F1 de Monaco 2003  
 Affiche originale  
 Editions Formula One Administration  
 Ltd  
 Excellent état  
 Dim: 60 X 42 cm environ  
 40 / 80 €



23

Grand Prix de Monaco 2009  
 Sérigraphie  
 Edition limitée  
 Numérotée 45/1500  
 Excellent état  
 Dim: 69 X 49 cm environ  
 50 / 100 €



**24**

Rallye Automobile de Monte-Carlo 1987

Affiche originale

Editions S. N. I. P.

D'après un dessin de Pierre Berengui

Très bon état

Dim: 60 X 40 cm environ

40 / 80 €



**25**

Rallye Automobile de Monte-Carlo 1993

Affiche originale

Editions Aramis Communication

D'après un dessin de Pierre Berengui

Excellent état

Dim: 60 X 40 cm environ

40 / 80 €



**26**

Rallye Automobile de Monte-Carlo 1994

Affiche originale

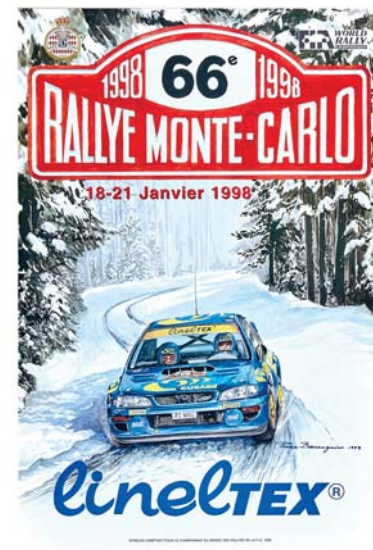
Editions Podium

D'après un dessin de Pierre Berengui

Excellent état

Dim: 60 X 40 cm environ

40 / 80 €



**27**

Rallye Automobile de Monte-Carlo 1998

Affiche originale

Editions Agence Internationale de Publi-

cité de Monaco

D'après un dessin de Pierre Berengui

Excellent état

Dim: 60 X 40 cm environ

40 / 80 €

## Monte-Carlo

Lot de 5 affiches, comprenant:

- Affiche de Monte-Carlo d'après un dessin de Keith Ingermann; Dim: 64 X 42 cm environ
- Affiche du 1er Monte-Carlo Return 1981; Dim: 60 X 42 cm environ
- Affiche Monte-Carlo Auto Technologies 1983; Editions Studio SEPMI; Dim: 60 X 40 cm environ
- Affiche Monte-Carlo Auto Technologies 1991; Editions Testa Monaco; Dim: 60 X 40 cm environ
- Affiche Galerie Monalisa Monaco Auto Sports; Editions Testa Monaco; D'après un dessin de Alain Vilboux; Dedicacée par l'artiste; Dim: 62 X 45 cm environ

40 / 80 €





**29**

Grand Prix de Monaco Historique 1997

Affiche originale

Editions Agence Internationale de Publicité de Monaco

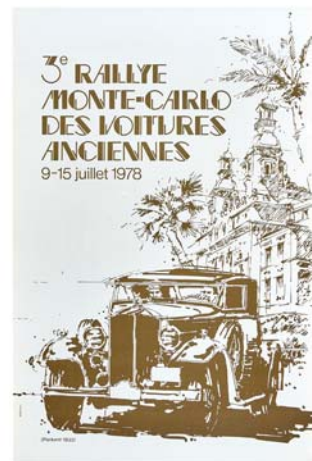
D'après un dessin de Pierre Berenguer

Exemplaire hors commerce

Très bon état sauf bordures écornées

Dim: 60 X 42 cm environ

30 / 60 €



**30**

Monte-Carlo

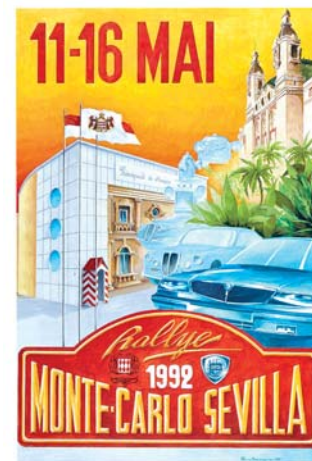
Lot de 3 affiches, comprenant:

-Affiche du centenaire de l'Automobile Club de Monaco (ACM) 1890- 1990; D'après un dessin de Mickeal Turner; Dim: 60 X 40 cm environ

-Affiche du 3ème Rallye de Monte-Carlo des voitures anciennes 1978, Editions Agence Internationale de Publicité de Monaco; Dim: 60 X 40 cm environ

-Affiche Rallye Monte-Carlo Sevilla 1992; D'après un dessin de Pierre Berenguer; Dim: 60 X 40 cm environ

40 / 80 €



31

CHRISTIE'S

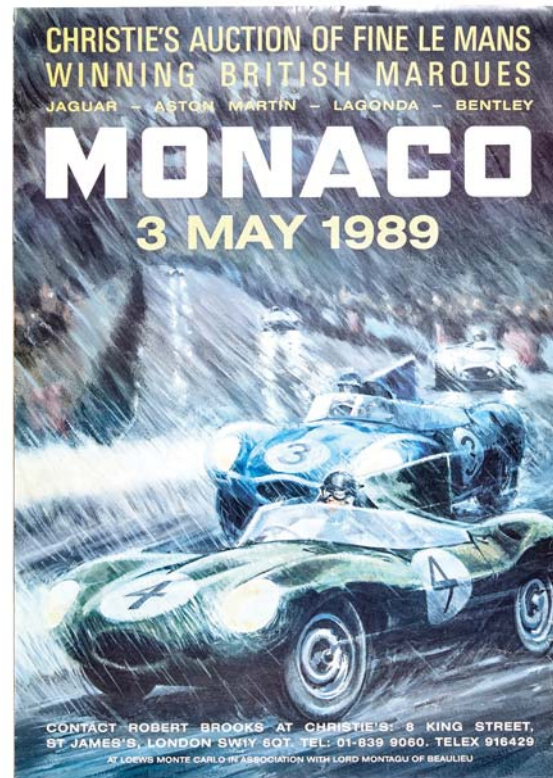
Lot de 2 affiches sur les vacations automobiles de la maison de vente en Principauté de Monaco, les 2 et 3 mai 1989, respectivement sur le thème:

- "Le Mans winning British Marques - Jaguar - Aston Martin - Lagonda - Bentley"

- "Fine Ferrari, Alfa Romeo and Maserati Motor Cars"

Dim: 76 X 54 cm environ

40 / 80 €





**32**

Hunziker GEROLD (1894-1980)

Affiche Bugatti type 55, 1932

Taches, pliures et trous de punaises  
aux angles. Sous-verre

Dim: 56 X 40 cm environ

Provenance: collection CARON

100 / 200 €

**33**

MONACO 1975

Planche de 11 timbres de collec-  
tion oblitérés par la Principauté  
de Monaco le 12 Novembre 1975  
représentant plusieurs modèles d'ex-  
ception de la production automobile  
Tirage numéroté 2244 sur 5500  
exemplaires

Bon état hormis quelques pliures

50 / 100 €

**34**

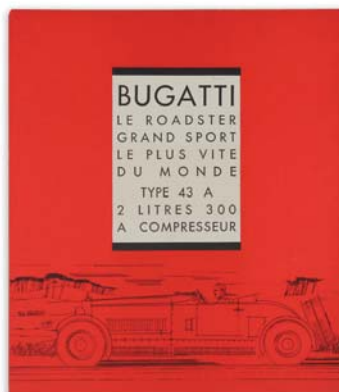
DELAHAYE

Catalogue de présentation de la  
gamme de 1939

Impression : Riegel, Neuilly

Papier repercé pour archivage mais  
très bel état général

120 / 180 €



**35**

BUGATTI

Dépliant de présentation du Type 43 A Grand  
Sport Roadster à compresseur

Circa 1930

Très bon état

Edition : R. C. Saverne N°100

Imprimeur : Draeger

80 / 120 €



**36**

GEO HAM (1900-1972)

"Pilote au casque bleu"

Lithographie en couleurs

Représente le pilote Robert Benoist sur  
Bugatti

Très bon état malgré petite déchirure en bor-  
dure gauche sans incidence sur l'estampe

Dim: 45 X 65 cm environ

600 / 900 €



**37**

**BUGATTI**

Ensemble de trois fiches techniques représentant les caractéristiques des modèles suivants :

- Type 50 à compresseur en châssis nu, Octobre 1930
- Type 55 à compresseur en carrosserie faux-cabriolet, Octobre 1931
- Type 50 T à compresseur en châssis nu, Octobre 1932

Bon état général hormis quelques pliures

80 / 120 €

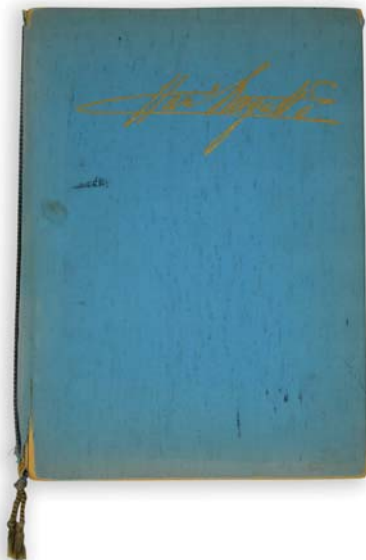
**38**

**BUGATTI**

Dépliant sur le Type 43 Grand Sport 13 chevaux

Pliure ayant entraîné une déchirure en son centre, rousseurs éparses, état d'usage  
Editeur : R. C. Saverne

80 / 120 €



**39**

**BUGATTI**

Catalogue de présentation de la production de Molsheim pour les établissements A.B.C. - Garage de Zürich

Très bel exemplaire assez bien préservé, impression sur papier de luxe, reliure recouverte de tissu bleu reprenant la signature d'Ettore Bugatti en lettrage doré, cartonnée avec spirale

Circa 1930

Edition : Orel Füssli à Zürich

Bon état hormis déchirure du tissu de reliure

200 / 400 €

**40**

**BUGATTI**

Dépliant sur la gamme Bugatti de la concession Bucar Export AG de Zürich

Circa 1930

Très bon état général malgré quelques légères pliures et déchirures

150 / 250 €



**41**

**BUGATTI**

Dépliant sur le Type 50 T

Imprimeur : Arts Graphiques de Nancy

Restauration au ruban adhésif, déchirures, pliures, état d'usage

80 / 120 €



42

#### L'INTERMÉDIAIRE AUTOMOBILE

Catalogue de pièces détachées pour automobiles et cyclecars, 1926

Bon état de conversation malgré quelques déchirures et pliures de la couverture

40 / 60 €



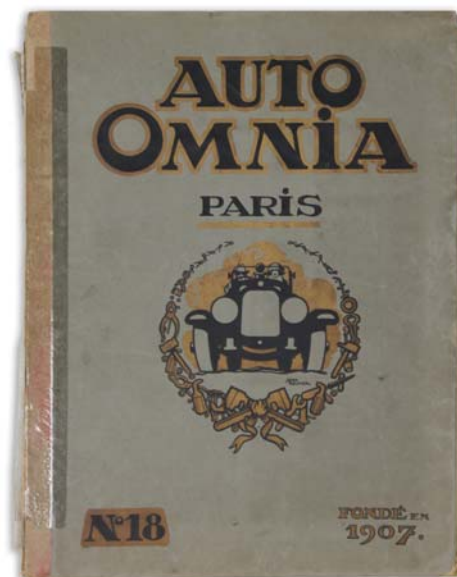
43

#### INNOVATION

Catalogue de pièces détachées et d'outillage pour automobiles

Bon état de conversation malgré quelques déchirures et pliures de la couverture

40 / 60 €



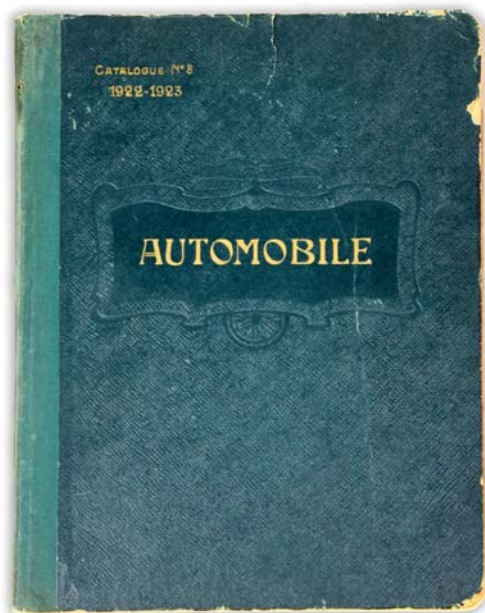
44

#### AUTO OMNIA

Catalogue de pièces détachées pour automobiles, circa 1930

Restauration au ruban adhésif, déchirures, pliures, état d'usage

80 / 120 €



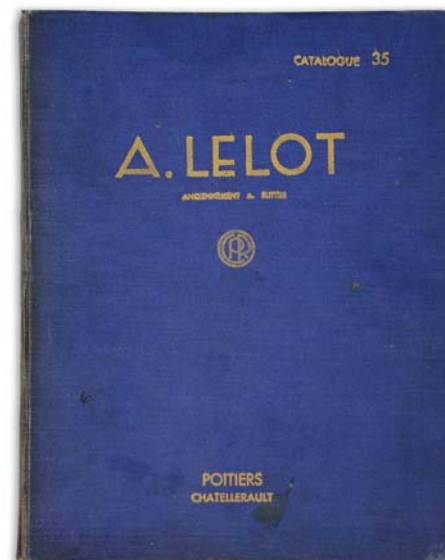
**45**

**ETS RAYNAUD et BOURCERET**

Catalogue de pièces détachées industrielles,  
1922-1923

Bon état de conservation, déchirures, pliures  
et coins racornis

40 / 60 €



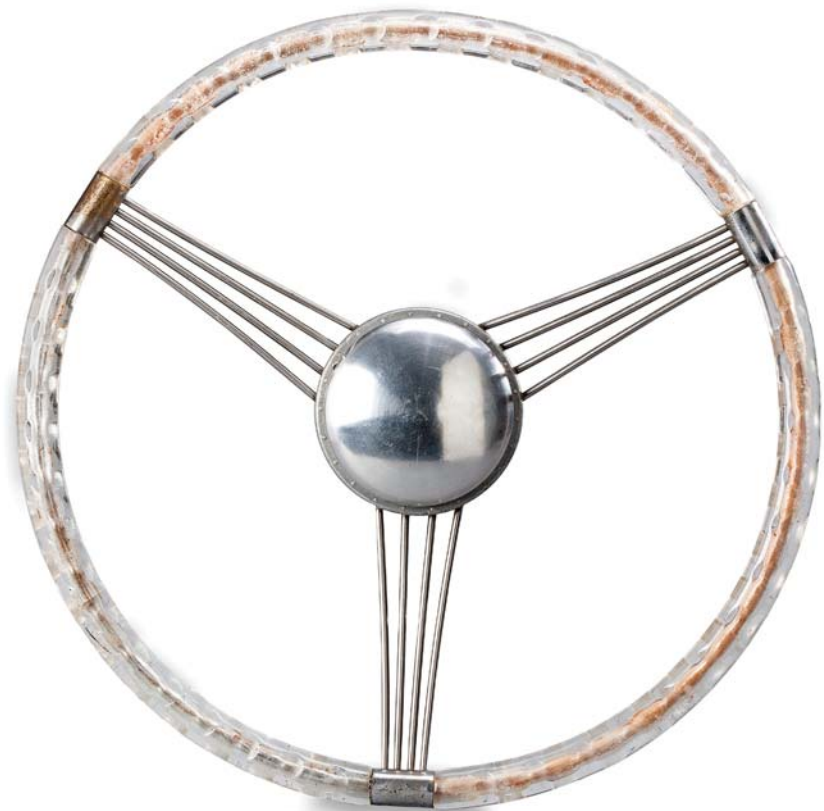
**46**

**A. LELOT**

Catalogue de pièces détachées pour auto-  
mobiles et motocyclettes, 1935

Bon état général

60 / 80 €



**47**

**Volant QUILLERY CRISTAL**

Volant à 3 branches présumé Quillery.  
Jante en plastique transparent, branche en  
tringle de métal chromé.,.  
Typique des années 50, utilisable sur Citroën  
Traction Avant, Delahaye, Delage...

250 / 350 €



**48**

**A. BECQUEREL**

*Petit Africain à la Trompette*  
Edition Etling Paris  
Bronze à patine dorée monté sur socle en  
bois  
Hauteur du bronze : 15 cm environ

800 / 1 200 €



49

"Cocotte", Mascotte de Voisin  
En aluminium riveté et repercé  
Sur socle en marbre  
Accident au pas de vis  
Circa 1930

150 / 200 €



50

Emile Joseph Nestor CARLIER, Français (1849-1927)  
*En vol*  
Bronze signé, très détaillé d'une allégorie du vol  
représentant un homme ailé porté par un mono-  
plan. Patine brun foncé monté sur un socle en  
marbre.  
H. totale : 43,5 cm

1 200 / 1 600 €



**51**

Michel SAUZE

Très rare bronze à patine dorée d'une Aston Martin Virage sur socle en bois..

Edité à seulement 5 exemplaire, celui-ci signé AML 1 est le 1er exemplaire qui fut livré neuf à l'importateur de la marque en France.

L : 48 cm

Attestation et courrier de l'artiste accompagne l'ensemble.

1 200 / 1 500 €



**52**

**Michel SAUZE**

Bronze à patine dorée d'une Ferrari Testarossa sur socle en bois précieux noir.

L : 44 cm

Lot accompagné de son certificat original signé de la main de l'artiste

800 / 1 200 €



**53**

**FERRARI**

Lot de 4 jantes de marque O.Z. Racing pour Ferrari F40, en alliage léger.

Bon état général

Dim: AV 32 X 47 cm / AR 38.5 X 47 cm

300 / 600 €



**54**

**FERRARI**

Lot de 4 jantes de marque O.Z. Racing pour Ferrari F40, en alliage léger.

Etat d'usage

Dim: AV 32 X 47 cm / AR 38.5 X 47 cm

200 / 400 €



**55**

**FERRARI**

Lot de 2 jantes arrières de marque O.Z. Racing pour Ferrari F40, en alliage léger, de couleur blanche

Etat d'usage,

Dim: 38.5 X 47 cm

On joint une jante avant de marque O.Z. Racing pour Ferrari F40, en alliage léger, en état d'usage; Dim: 32 X 47 cm

100 / 300 €



**56**

**BBS "Modular"**

Set de 4 jantes de marque BBS pour FERRARI 612 SCAGLIETTI

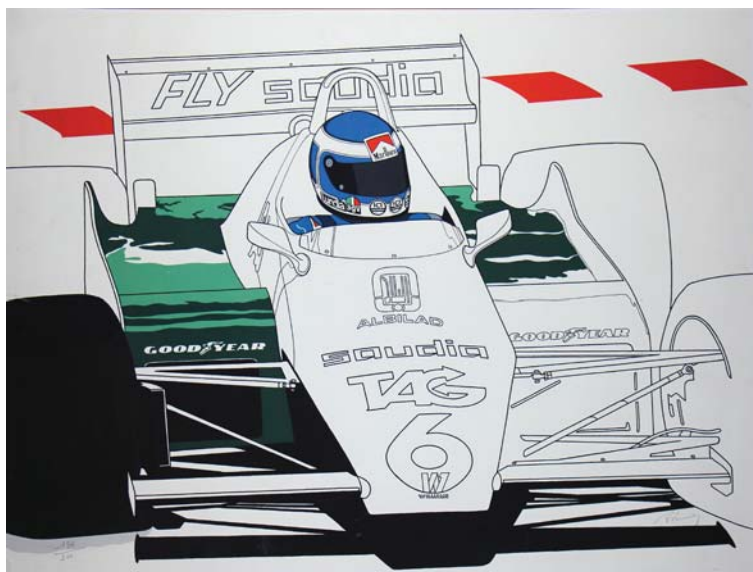
Jantes en 2 parties (face boulonnée), en alliage léger avec finition polie

19 pouces (8 X 19 à l'avant et 10 X 19 à l'arrière)

Etat neuf, jamais montées, encore en cartons d'origine

Dim: AV 23 X 52 cm environ / AR 28 X 52 cm environ

3 500 / 5 500 €



57

MICHEL RAIMON

Lithographie figurant la Formule 1 WILLIAMS  
de Keke ROSBERG

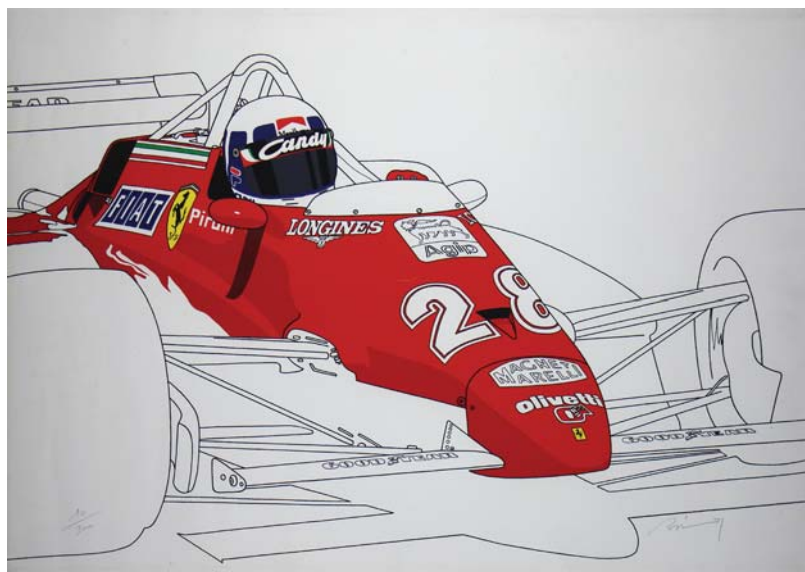
Edition limitée et numérotée 136/300

Signature de l'artiste en bas à droite

Quelques taches, pliures et manques sinon  
très bel état

Dim: 56 X 76 cm environ

80 / 120 €



58

MICHEL RAIMON

Lithographie figurant la Formule 1 FERRARI  
de Didier PIRONI

Edition limitée et numérotée 10/300

Signature de l'artiste en bas à droite, trace de  
dédicace par le pilote

Rares taches, petite déchirure au coin supé-  
rieur droit et trous de punaises aux coins  
sinon très bel état

Dim: 56 X 76 cm environ

80 / 120 €



59

MICHEL RAIMON

Lithographie figurant la Formule 1 RENAULT  
d'Alain PROST

Edition limitée et numérotée 2/310

Signature de l'artiste en bas à droite

Quelques taches, trous de punaises aux  
angles sinon très bel état

Dim: 56 X 76 cm environ

80 / 120 €



60

Badge emailé du Tulpenrallye 1967 (rallye des  
Tulipes en Hollande)

85 / 125 €



**61**

Automobile Club du Rhône

Plaque commémorative en bronze de la Quinzième Course de Limonest 1927

Signée A. Augis à l'avert en bas à droite

Quelques traces d'oxidation sinon bel état

Dim : 5 X 7,5 cm

40 / 60 €



**62**

Heidiki YOSHIDA

*Ferrari 275 GTB*

Lithographie. Edition limitée

Signée par l'artiste et numérotée 171/500 en bas à gauche.

Papier jauni en bordure, taches et rousseurs. Sous-verre

Dim: 38 X 56 cm environ

Provenance: collection CARON

50 / 100 €

**63**

GEO HAM (1900-1972)

*"Montlhéry - Mars 1934*

*Record du Monde des 48H"*

Lithographie, représentant l'Hotchkiss des records

Signée et titrée en bas à gauche

Copyright: Max Courteau, graveur éditeur à Paris

Tampon représentant l'auto au stand en bas à droite

Bon état malgré quelques pliures et tâches

Dim: 56 X 76 cm environ

400 / 800 €

**64**

Paul BOUVOT (1922-2000)

Dessin au crayon sur papier

Représente une voiture dans le goût de la Lancia Aurelia B24

Signé et daté 1954 en bas à droite

Papier jauni et rousseurs éparses

Dim: 33 X 27 cm environ

Provenance: collection CARON

80 / 120 €



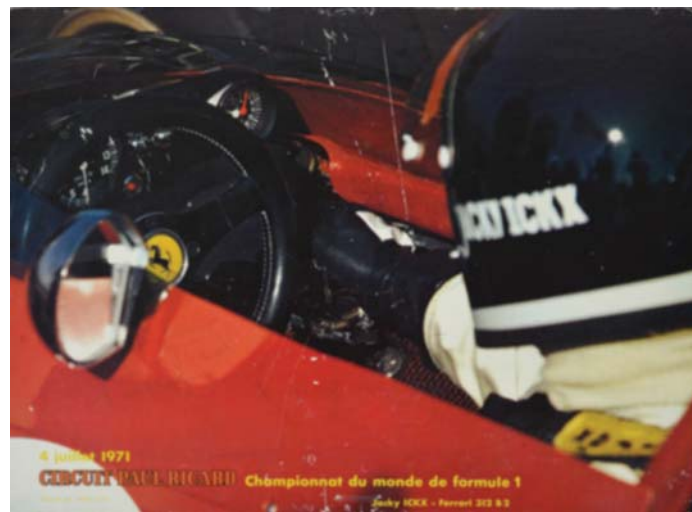


**65**

Hervé POULAIN - MES POPS CARS

Coffret collector accompagné de 2 lithographies numérotées et dédiquées par l'auteur

150 / 250 €



**66**

Dédicace de Jacky Ickxx en 1971

sur un poster d'époque d'une Ferrari F1 au circuit Paul Ricard

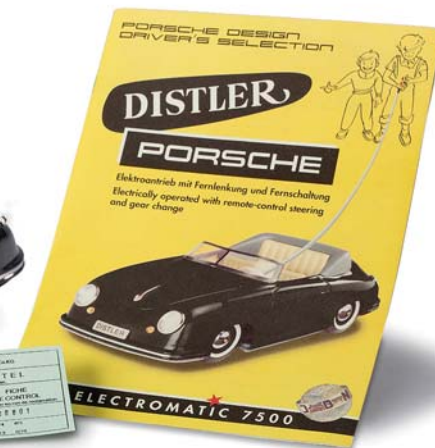
50 / 10 €



67

Coupe de l'Action Automobile -  
Trophée offert à Louis Rosier

100 / 200 €



68

PORSCHE

Jouet Porsche 356 A filoguidé édité par  
Porsche et alimenté par piles.  
Neuf dans sa boîte d'origine.

120 / 180 €



69

Plaque du Rallye Monte-Carlo 1989 - Presse

60 / 80 €

70

Plaque du Rallye Monte-Carlo 1994 - Presse

60 / 80 €



71

Plaque du Rallye Monte-Carlo 1995 - Controle

60 / 80€



72

Plaque du Rallye International de Picardie

50 / 70 €

73

Plaque de rallye Alsace Vosges 1989

40 / 60 €

74

Plaque du rallye des Violettes

50 / 60 €



75

Plaquette du rallye du Mont Blanc 1988

40 / 60 €



76

Plaquette du Criterium des Cévennes 1978

50 / 70 €



77

Plaque du rallye Lyon Charbonnières 1998 –  
Presse

60 / 70 €

78

Plaque du rallye Lyon Charbonnières 1999 –  
Presse

60 / 70 €

79

Plaque du rallye Alpes Vaudoise 2001

40 / 60 €

80

Plaque du rallye du Tour de Corse 1992 –  
Presse

60 / 70 €

81

Plaque du rallye Var St Maxime 1987

40 / 60 €



**82**

Plaquette du rallye du Tour de France Automobile 1971

120 / 180 €



**83**

Plaquette du rallye du Tour de France Automobile 1979

120 / 180 €



**84**

Rare autocollant du rallye Press-on-Regardless 1974.

Provient du service Alpine usine, ce rallye du Championnat du monde des Rallyes n'eut lieu que 2 ans en 1973 et 1974 aux Etats-Unis.

80 / 120 €



85

Affiche originale du Tour de France Automobile 1969

50 / 100 €

87

Affiche originale du Tour de France Automobile 1971

50 / 100 €



86

Affiche originale du Tour de France Automobile 1970

50 / 100 €

88

Affiche originale du Tour de France Automobile 1973

50 / 100 €

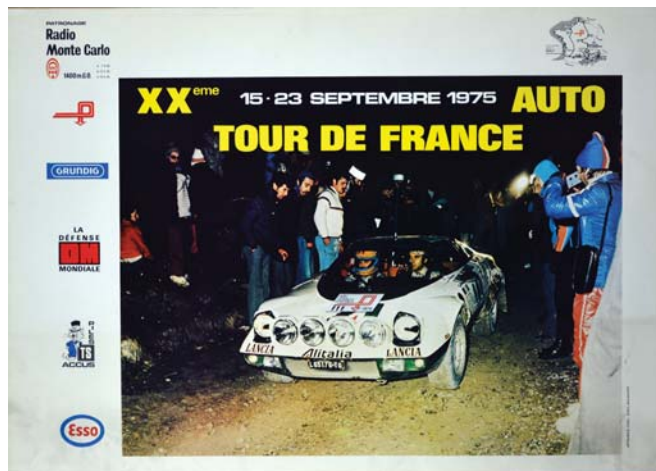




89

Affiche originale du Tour de France Automobile 1974

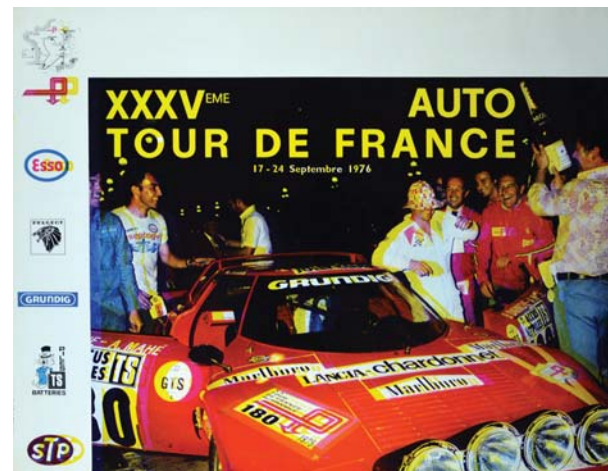
50 / 100 €



90

Affiche originale du Tour de France Automobile 1975

50 / 100 €



91

Affiche originale du Tour de France Automobile 1976

50 / 100 €



92

Affiche originale du Tour de France Automobile  
1977

50 / 100 €



93

Affiche originale du Tour de France Automobile  
1978

50 / 100 €



94

Affiche originale du Tour de France Automobile  
1980

50 / 100 €



95

Erich STRENGER (1922-1993)

Grand Prix de Suisse de la montagne

Affiche. Impression et réalisation L. Raiber à Stuttgart

Taches et déchirures

Sous-verre

Dim: 83 X 59 cm environ

Provenance: collection CARON

80 / 120 €



96

Erich STRENGER (1922-1993)

Succès Porsche 24 Heures du Mans et 12 Heures de Reims

Affiche. Impression et réalisation L. Raiber à Stuttgart

Taches et déchirures

Sous-verre

Dim: 83 X 59 cm environ

Provenance: collection CARON

80 / 120 €

97

24 Heures du Mans 1971

Affiche. Imp. Draeger Paris

D'après une photo Deloumel, Le Mans

Contrecollée sur carton

Etat moyen

Dim: 40 X 60 cm environ

50 / 100 €

98

24 Heures du Mans 1976

Affiche. Impression et réalisation Imp.

Moreillon et Schweizer

Très bon état

Dim: 57 x 38 cm environ

50 / 100 €

99

24 Heures du Mans 1980

Affiche. Impression et réalisation Publi-inter SA

Dessin d'après Pascarel

Très bon état

Dim: 38 X 53 cm environ

40 / 80 €

100

24 Heures du Mans 1981

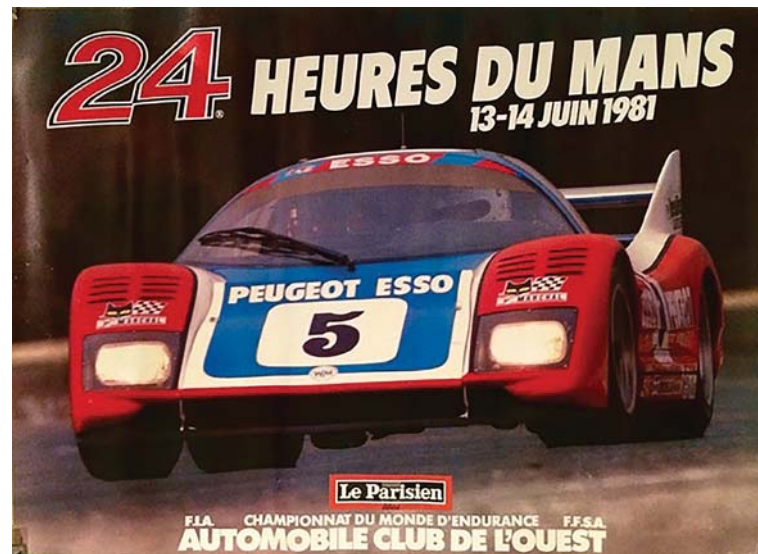
Affiche originale. Impression et réalisation Publi-Inter S.A.

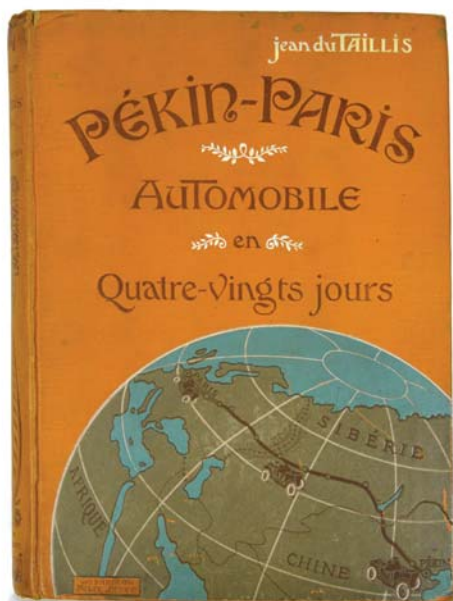
D'après une photo M. Zurini

Très bon état malgré traces de ruban adhésif au verso

Dim: 38 X 53 cm environ

40 / 80 €





**101**

Jean DU TAILLIS

*Pekin-Paris automobile en 80 jours*

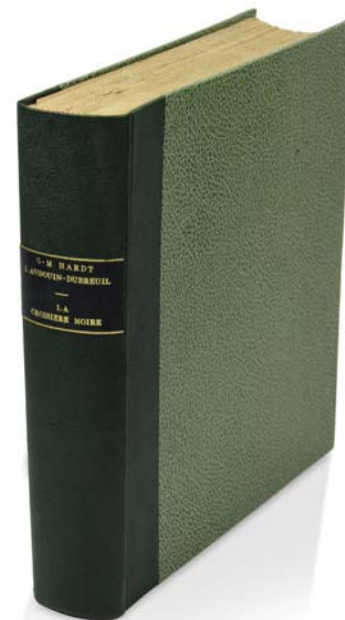
Félix Juven, 1907, Paris, 318 pages

Reliure pleine toile orange gaufrée dans le style Art Nouveau

Edition sur papier d'édition courant

Quelques chocs aux angles et à la reliure, rousseurs éparses, papier jauni

120 / 180 €



**102**

HAARDT Georges-Marie et AUDOUIN-DUBREUIL  
Louis

*La Croisière noire. Expédition Citroën Centre Afrique.*

Paris, Plon, 1927.

Edition originale, tirage limité à 2 500 exemplaires, celui-ci un des 2000 exemplaires sur Papier Alfa, tirage non justifié

Plusieurs cartes en couleur dépliantes en fin de texte

Quelques rousseurs éparses sinon très bon état

200 / 400 €

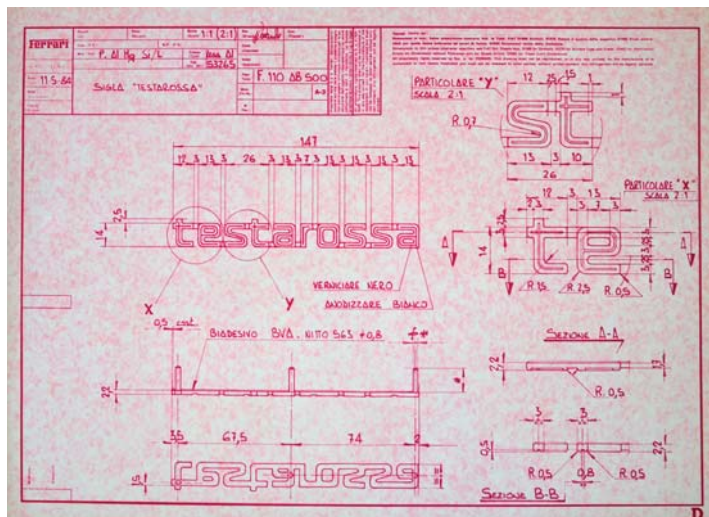


103

FERRARI

Insigne de calandre en métal émaillé  
Fabrication D.M.E.A. Milano  
Bon état hormis craquelures d'usage  
Dim : 6 X 3,5 cm environ

40 / 80 €

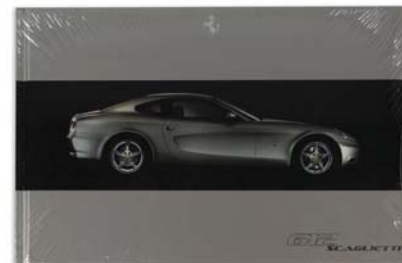


104

Ferrari Testarossa

Catalogue de présentation à la presse du  
modèle avec photos  
En langue allemande  
Très bon état

30 / 60 €

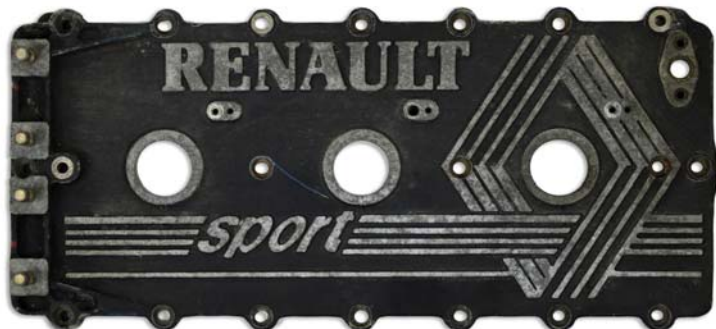


105

FERRARI 612

Catalogue de présentation du modèle, en  
langues multiples  
On joint également un livre de présentation  
du modèle, neuf encore sous blister

30 / 60 €



**106**

Pièce mécanique Renault F1 du début des  
année 1980

40 / 80 €

**107**

**MINI JEEP WILLYS ET SA REMORQUE**

Carrosserie en aluminium

Moteur Honda de type GX, monocylindre 4 temps de 50  
cm<sup>3</sup>

Transmission par boîte hydrostatique.

Freinage par frein à disque placé sur l'essieu arrière

Phares et avertisseur sonore alimentés par une batterie 12V

Sièges réglables pour une utilisation par des enfants entre  
5 et 10 ans environ

Accessoires identiques au modèle réel: roue de secours,  
jerrycane, hache, pelle, jantes, dispositif d'accrochage du  
capot et de la baie de pare-brise

Marquages de la 2<sup>ème</sup> division blindée, commandée par le  
Général Leclerc lors de la 2<sup>nd</sup>e Guerre Mondiale

Etat neuf

Vitesses maximums : 15 km/h en marche avant et 5 km/h  
en marche arrière

Poids du véhicule : 70 kg environ

Poids de la remorque : 20 kg environ

Echelle 1/2

Dimensions: 1,62 m (longueur) X 0,72 m (largeur) environ

Cette voiture thermique est une fidèle reproduction de la célèbre Jeep  
américaine. Elle est l'oeuvre d'un passionné qui y a consacré beaucoup de  
temps et d'attention.

2 000 / 4 000 €





**108**

---

**Rare Coupe du Rallye des Mille Miles 1958**

en argent massif. Suite à l'accident mortel d'Alfonso de Portago et de son copilote Edmund Nelson avec leur Ferrari 335 S (n°531), Les Milles Miglia seront interdites par les autorités.

Trois éditions auront encore lieu en 1958, 1959 et 1961, mais sur un format rallye : un parcours de liaison entrecoupé de spéciales chronométrées avant de disparaître jusqu'en 1977. Celle-ci nous provient de la Collection de René Trautmann

1 000 / 1 500 €

**109**

**Rare Trophée Kléber Colomes**

en argent massif remis à l'Ecurie Henri Oreiller en 1966.  
Provenant de la collection de René Trautmann

700 / 900 €





110

Photo d'époque de Juan Manuel Fangio  
entouré de Stirling Moss et Mike Hawthorn

70 / 90 €



**111**

Photo d'époque au parc fermé du Rallye  
Monte-Carlo 1947

40 / 60 €



**112**

Photos d'époque d'une Alpine A220 au 24  
heures du Mans 1968

40 / 80 €

**113**

Photos d'époque de 2 Ferrari 250 GT SWB à  
Montlhéry 1961

Photo d'époque de 3 Ferrari 250 GT SWB au  
Tour de France Automobile 1961

Photo d'époque d'une Ferrari 250 GTO au  
24 Heures du Mans 1962 de l'équipage Jean  
Guichet/ Pierre Noblet

80 / 120 €

**114**

Photos d'époque de François Cevert, l'une  
d'elle avec Brabham

40 / 80 €





**115**

Photos d'époque d'une Jaguar XK120 et  
d'une Citroën Traction 15/6 au Tour de France  
Automobile 1951

40 / 60 €

**116**

Photo époque d'une Renault 4cv au Tour de  
France Automobile 1951

20 / 40 €





# LA DENTE D'ÉTÉ





# AUTOMOBILES

ALFA ROMEO 2000 SPIDER TOURING	141	MERCEDES 560 SL	149
ALFA ROMEO GT 1750 VELOCE S1	142	MERCEDES E60 AMG	146
ALFA ROMEO GT 1750 VELOCE S2	121	MITSUBISHI 3000 GT VR4	132
ALPINE A110 1600 S GR. IV	137	PEUGEOT 205 GTI 1.6	131
AUSTIN-HEALEY BN7 3000 MKI	150	PEUGEOT 404 CABRIOLET	138
BMW M3 E30	127	PORSCHE 911 3.0 SC	126
BMW M3 E36 CABRIOLET	144	PORSCHE 912 TARGA	124
BMW Z3 M COUPÉ	145	PORSCHE 924 TURBO	120
CHEVROLET CORVETTE C1	139	RENAULT 5 TURBO	134
CHEVROLET IMPALA CABRIOLET	152	RENAULT CLIO WILLIAMS	130
FERRARI 348 TS	133	ROLLS ROYCE SILVER SHADOW CABRIOLET	122
FERRARI 355 GTB	151	TRIUMPH TR6 PI	147
FERRARI 575 MARANELLO HGTE	136	VENTURI 260 LM	135
JAGUAR TYPE E S2	123	VOLKSWAGEN COMBI T1	143
JAGUAR TYPE-E V12 COUPÉ	148	VOLKSWAGEN COMBI T1 CAMPER	125
JAGUAR XK8	117	VOLKSWAGEN GOLF GLI ETIENNE AIGNER	119
MERCEDES 280 SL PAGODE	140	VOLKSWAGEN GOLF GTI 1981	129
MERCEDES 350 SL R107	118	VOLKSWAGEN GOLF HG CABRIOLET	153
MERCEDES E500	128		

# 117

## 1998 - JAGUAR XK8

8 000 / 12 000 €

Avec son Coupé XK8 présenté en 1996, Jaguar revient par la grande porte et fait oublier le controversé Coupé XJS. Le constructeur, passé alors sous le giron de Ford, a repris l'appellation XK qui a écrit quelques-unes des plus belles pages de l'histoire de la marque de Coventry. Le chiffre 8 y est accolé pour signifier que son long capot abrite un moteur V8 inédit de 3 996 cm<sup>3</sup> totalement en aluminium avec une culasse à 4 soupapes par cylindre. Sa puissance atteint 294 ch à 6 100 tr/mn et son couple 393 Nm à 4 250 tr/mn. Malgré le poids élevé de ce coupé qui dépasse la tonne et demie, le souffle de son V8 et son Cx de 0,35 lui permettent d'abattre le 0 à 100 km/h en 6"7 et de tomber sous les 27 secondes pour le kilomètre DA avec une Vmax limitée électroniquement à 250 km/h. Son dessin particulièrement réussi, mariant lignes tendues et arrondies, est l'œuvre de Geoff Lawson qui s'est inspiré du dessin de l'incontournable Type E. L'intérieur de cette GT révèle une présentation luxueuse avec une large planche de bord qui semble taillée dans le bois précieux comme sur les XJ des années 70 et 80. Les

compteurs sont enchâssés dans le bois contrastant avec le cuir des contreforts. S'y ajoute un équipement de série très complet (airbags, climatisation, sièges électriques, antipatinage, ABS...) pour un rapport prix/prestations imbattable dans la catégorie. La Jaguar XK8 Coupé perpétue assurément cet art de rouler, propre à la tradition des modèles de Coventry.

Notre modèle de couleur marron métal avec intérieur cuir beige date de 1998 et affiche 220 000 kilomètres au compteur. Il dispose de tous ses carnets qui révèlent notamment que sa boîte de vitesses automatique, sa distribution et son radiateur ont bénéficié de réparations récentes. Il s'agit d'un modèle présenté dans un bel état général eu égard à son âge et son kilométrage qui permettra à son acquéreur de bénéficier du haut niveau de finition Jaguar pour un prix abordable.

---

L'héritière de la Type-E  
L'univers Jaguar à un prix abordable  
Voiture bien entretenue et fiable

*The modern E-Type  
All the Jaguar universe at an affordable price  
Well maintained and reliable car*

Carte grise française  
Châssis : SAJJGAED4AR022840  
Moteur / Engine : V8  
Cylindrée / Capacity : 3 996 cc – 294 ch





*With its XK8 presented in 1996, Jaguar returns by the main entrance and leads to forget controversial shape of the XJS. The manufacturer, spent then under Ford's authority, took back the naming XK which wrote some of the most beautiful pages of Coventry. The figure 8 means that its long hood hide a V8 of 3 996 cc in aluminum with a breach in 4 valves by cylinder. Its power reaches 294 cv to 6 100 tr/mn. In spite of the high weight of this coupe which exceeds the ton and half, the breath of its V8 and its Cx of 0,35 allow him to shoot down 0 to 100 kph in 6 « 7 and to fall under 27 seconds for the kilometer with a Vmax limited electrically to 250 kph. Its beautiful shape with tense and rounded lines, is Geoff Lawson's work which was inspired by the drawing of the E-Type. The inside of this GT reveals a luxurious presentation with a wide dashboard which seems cut in the wood as on the XJ of the 70s and 80. Meters are set in the wood contrasting with the luxurious leather Adds to it a very complete equipment (airbags, air conditioning, electric seats, ABS) for an unbeatable price in the category is impressive. The Jaguar XK8 immortalizes undoubtedly this art to drive, appropriate to the tradition of Coventry models'. Our 1998 model in light brown color with a beige upholstery shows 220 000 kilometers. Its history file and booklets reveal in particular that its automatic box of speeds, its distribution and its radiator benefited from recent repairs. Our model is presented in a beautiful general state in consideration to its age and its mileage which will allow his buyer to discover the elegance of a Jaguar combine to an affordable price.*



# 118

---

## 1972 - MERCEDES 350 SL R107

12 000 / 18 000 €

Héritière de ces glorieuses aînées 300 SL, 190 SL et 280 SL, la 350 SL type R107 est dévoilée le 23 avril 1971 en Allemagne par Mercedes-Benz. En majeure partie destinée au marché nord-américain, la nouvelle star allemande ne tarde pas à séduire une clientèle haut de gamme. Synonyme de réussite, elle s'affiche volontiers dans de nombreux films et séries TV où ses propriétaires se nomment Bobby Ewing dans Dallas, Richard Gere dans American Gigolo, Jonathan Hart dans l'Amour du Risque ou encore Eddy Murphy dans le premier opus du Flic de Beverly Hills. Enfin en 1989, après dix-huit ans de bons et loyaux services et 237 287 exemplaires produits, la 350 SL R107 disparaît à son tour du catalogue au profit du nouveau SL R129 plus sportif. Modèle à part au sein de la généalogie SL, la R107 revendiquait luxe et confort et avait séduit une clientèle plus large que la Pagode. Aujourd'hui, ce modèle a su préserver son style et son image et séduira assurément l'amateur d'un roadster marqué du sigle à l'étoile pour un prix raisonnable.

Notre exemplaire fut livré neuf aux USA dans l'état d'Alabama en 1972. Il se présente un très bon état général avec sa teinte grenat d'origine qui a été refaite au cours des dernières années, à l'instar de son intérieur cuir couleurs tan et marron

d'excellente facture. Ce 350 SL est équipé de son hard-top, d'une capote en bon état, de la boîte auto et des vitres électriques. Son dossier d'entretien regroupant plusieurs factures, actes de vente et carnets d'origine dans leur pochette nous permet d'affirmer qu'il s'agit là d'une voiture régulièrement suivie. L'un des propriétaires a d'ailleurs conservé cette auto pendant plus de 20 ans, entre 1986 et 2012. L'auto fut importée des Etats-Unis par son propriétaire actuel. Une légère corrosion sur les bas de caisse et les jupes sera à traiter pour redonner à ce roadster Mercedes emblématique une carrosserie irréprochable. L'état de fonctionnement de la mécanique témoigne d'un entretien régulier qui permettra à son nouvel acquéreur de pouvoir en profiter avec bonheur, la réputation de fiabilité de ce moteur n'étant plus à faire.

---

Ligne mêlant classicisme et élégance  
Mercedes-Benz haut de gamme de la lignée SL  
Côte accessible

*Classic, elegant design  
High-end SL Mercedes-Benz line  
Accessible price*

Titre de circulation américain – Certificat 846A – Attestation FFVE  
Châssis : 10704412004899  
Moteur / Engine : V8  
Cylindrée / Capacity : 3 499 cc – 198 ch





*Descendant of glorious forbearers including the 300 SL, 190 SL and 280 SL, the 350 SL type R107 was unveiled on April 23, 1971, by Mercedes-Benz in Germany. With a major part of the production destined for the North American market, this new German star did not take long to seduce a high-end clientele. Synonymous with success, it was happily displayed in numerous TV series where its owners, among others, were Bobby Ewing in Dallas, Richard Gere in American Gigolo, Jonathan Hart in Hart to Hart and Eddy Murphy in the first Beverly Hills Cop. Finally, in 1989, after eighteen years of loyal service and 237,287 cars produced, the 350 SL R107 disappeared from the catalogues to make room for the new, more sporty SL R129. A model at the heart of SL family tree, the R107 boasted luxury and comfort and attracted a clientele larger than the Pagoda. Today, this model has been able to preserve its style and image and continues to draw lovers of three-pointed-star roadsters offered at a reasonable price.*

*Our model was delivered new to Alabama, USA, in 1972. It is in excellent condition and has its original garnet colour, which was repainted over the last few years. Its tan and chestnut leather interior is also in excellent shape. This 350 SL comes with a hard top, a cover in great condition, an automatic transmission and electric windows. Its maintenance dossier includes many invoices, bills of sale and original booklets, which attest to the car's regular servicing. One of the owners also kept this car for more than twenty years, between 1986 and 2012. The car was imported from the U.S. by its current owner. The light corrosion on the base of the body and skirts should be treated to bring the body of this iconic Mercedes roadster back to perfect condition. The transmission's solid operation is proof of regular maintenance, which will let its new owner enjoy its qualities, the best of which being the incomparable reliability of this model's engine.*



# 119

---

## 1990 - VOLKSWAGEN GOLF CABRIOLET « ETIENNE AIGNER »

7 000 / 12 000 €

La Golf Cabriolet a connu une longue carrière. En effet, tandis que la Golf classique sera remplacée par la Golf 2, le Cabriolet conservera sa carrosserie originale jusqu'en 1994 pour les derniers exemplaires, pour une production totale de plus de 380.000 voitures. Tout au long de ses 15 ans, plusieurs séries spéciales verront le jour, dont la série limitée rendant hommage au styliste Etienne Aigner. Proposée pendant une période limitée, elle ne fut pas produite à plus de 3000 exemplaires entre l'Europe et les USA, ce qui en fait l'une des séries les plus rares de la Golf Cabriolet. Elle est également très bien équipée avec le moteur 2H 1.8 litres de 95 chevaux, une boîte automatique ou manuelle à cinq rapports, des jantes et peintures spécifiques, un intérieur plus cossu dans le ton de la carrosserie avec inserts en cuir, capote en alpage... La Golf Cabriolet gagne un côté plus exclusif.

Livrée neuve en Allemagne le 23 Juillet 1990, notre Golf cabriolet Etienne Aigner a rejoint la France en 2003. Grâce à de nombreuses recherches, tous les contrôles techniques ont pu être retrouvés, ce qui permet d'en certifier son kilométrage au moins depuis son arrivée, elle affichait alors un peu plus de 166 000 kilomètres.

Le compteur en affiche aujourd'hui 216 000. La voiture ayant conservé son étiquette de coffre, il nous est possible d'affirmer qu'il s'agit bien d'une authentique série Etienne Aigner et que sa teinte Bordeaux Red Pearl est bien d'origine, tout comme son intérieur. Seuls 1151 exemplaires ont été produits dans cette configuration. Acquis par son propriétaire en 2015, ce dernier a procédé à de nombreux frais tels que le nettoyage complet de l'intérieur, la vidange de tous les filtres, la distribution, le remplacement de la capote, de l'embrayage, des suspensions et amortisseurs, de la direction et de la pompe à eau. Il a également fait procéder à une peinture complète tout en conservant l'étiquette de coffre. Les jantes Le Castellet ont été également refaites. Sous la robe de la Golf 1, cette voiture offre l'avantage des performances brillantes de la GTI avec les attraits d'une carrosserie cabriolet, et le cachet d'une rare série spéciale. De plus, cet exemplaire se présente dans un état impeccable et permettra à son propriétaire de prendre la route avec sérénité.

---

L'une des séries les plus abouties de la Golf Cabriolet  
Un exemplaire très bien suivi avec un historique intéressant  
Rare série spéciale Etienne Aigner

*One of the most successful limited-edition models of the Golf convertible  
A well looked-after car with an interesting history  
Rare Etienne Aigner special edition*

Carte grise française  
Châssis : WWWZZZ15ZLK032561  
Moteur / Engine : 4 cylindres en ligne  
Cylindrée / Capacity : 1 780 cc – 98 ch





*The Golf convertible enjoyed a long career. While the original Golf was replaced by the Golf 2, the Cabriolet kept its original bodywork until the last models were built in 1994, with total production exceeding 380,000 cars. Throughout its 15-year life, numerous special editions were introduced, including this limited-run version which paid tribute to the fashion designer Etienne Aigner. Offered for a restricted period of time, only 3000 cars were built for Europe and the USA, making it one of the rarest versions of the Golf convertible. It was very well equipped, with the 1.8-litre 2H engine producing 98 bhp, automatic or 5-speed manual transmission, specific wheels and paint finishes, and a more luxurious interior trimmed to match the body colour with leather fittings and an alpaca hood ... all making for a more exclusive Golf convertible.*

*Delivered new in Germany on 23 July 1990, our 'Etienne Aigner' Golf Cabriolet came to France in 2003. As the result of extensive research, all the safety inspection certificates have been tracked down, allowing us to confirm its mileage, at least since its arrival in France, when it had covered just over 103,000 miles (166,000 km). Today, the odometer is showing 134,200 miles (216,000 km). The car still has its original boot lid sticker, enabling us to confirm that it is a genuine Etienne Aigner limited edition and that the Bordeaux Red pearl paint finish is original, as is the interior. Just 1151 cars were built to this specification. It was purchased by its current owner in 2015, who has since spent a good deal on it, including a deep clean of the interior, changing all the fluids and filters, the timing gear, hood, clutch, suspension and shock absorbers, steering gear and water pump. He also had the car completely repainted, taking care to keep the boot lid sticker. The Le Castellet alloy wheels have been refurbished as well. Under the bodysell of a Mark 1 Golf this car has the advantage of offering the brilliant performance of the GTI with an attractive convertible body style, as well as the cachet of a rare limited edition. In addition, this example is in immaculate condition and will allow its new owner to drive off with complete peace of mind.*



120

## 1982 - PORSCHE 924 TURBO

10 000 / 15 000 €

Après la 914, Porsche entend renouer le partenariat avec le groupe VAG en vue de réitérer son succès commercial. Dans le même temps, les héritiers Porsche ne sont plus les preneurs de décision, et en haut lieu on pense que les jours de la 911 sont comptés. Porsche revient à une architecture plus conventionnelle : le moteur est à l'avant, la boîte de vitesse est en revanche placée à l'arrière. Après plusieurs développements, tergiversations et négociations avec le groupe VAG, Porsche commercialisera seul sa 924. Et le succès sera au rendez-vous, car avec plus de 120.000 exemplaires, la 924 demeure l'un des plus gros succès commerciaux de l'histoire de Porsche. Fort de son expérience en compétition, la firme développera une version Turbo dont le moteur totalement nouveau est assemblé à Stuttgart. Cubant 2 litres, il est doté d'un turbo KKK parvenant à fournir 170 chevaux, n'en déplaie aux amateurs de la marque les plus fanatiques qui n'auront de cesse de dénigrer ce modèle pourtant si intéressant, surtout en version Turbo.

Notre exemplaire est une attrayante Porsche 924 Turbo dotée d'un kit carrosserie de 924 Carrera GT. De couleur sable, elle est dotée d'un intérieur mêlant

le cuir beige au velours marron à rayures beiges. Immatriculé pour la première fois le 30 Avril 1982, cette Porsche 924 Turbo a été assemblée pour le marché européen et est dotée du moteur développant 177 chevaux, accouplé à une boîte manuelle à 5 vitesses. Cet exemplaire est entre les mains du même propriétaire depuis l'an 2000. La carrosserie demeure en très bon état, le kit carrosserie lui va comme un gant. Il est intéressant de noter que l'intérieur, pourtant si fragile sur ces modèles, a été très bien préservé, hormis l'assise du siège conducteur qui est un peu décousue. Son compteur affiche 97 600 kilomètres, très certainement d'origine au regard de l'état de conservation de cette auto. La voiture ayant peu roulé ces dernières années, une révision sera à prévoir pour en profiter en pleine sérénité. La Porsche 924 Turbo, après avoir fait l'objet de nombreux quolibets, revient désormais en force et sa mécanique, tout comme son style et ses performances, prouvent bien qu'il ne s'agit aucunement d'une Porsche au rabais. A vous d'en profiter avec cet exemplaire qui a su résister aux épreuves du temps et des bourses dégarnies.

---

Rare version Turbo  
Très bon état de conservation  
Digne représentante de l'ère Turbo des années 1980

*Rare Turbo version  
Very good condition  
A worthy representative of the Turbo era of the 1980's*

Carte grise française  
Châssis : WP0ZZZ93ZCN100857  
Moteur / Engine : 4 cylindres en ligne  
Cylindrée / Capacity : 1 997 cc – 177 ch





*After the 914, Porsche wanted to continue its partnership with the VAG group and repeat the commercial success of that model. At the same time, the heirs of the Porsche family were no longer in charge, and at the top of the company the days of the 911 were seen as numbered. Porsche reverted to a more conventional layout, with the engine mounted at the front, but the gearbox at the rear. After many changes and much equivocation, and following negotiations with VAG, Porsche ended up marketing the 924 on its own. It would prove a success: with more than 120,000 cars produced, the 924 remains one of the best-selling models in Porsche's history. On the strength of its experience in motorsport, the company developed a Turbo version with an entirely new engine assembled in Stuttgart. With a capacity of 2 litres, it was fitted with a KKK turbo and produced 170 bhp, despite the resistance of the make's die-hard enthusiasts, who continued to disparage the model, interesting though it undoubtedly was, especially in Turbo form.*

*The car we are offering for sale is an attractive Porsche 924 Turbo fitted with a 924 Carrera GT bodykit. Finished in sand, its interior marries beige leather and brown velour with beige stripes. First registered on 30 April 1982, this 924 Turbo was built for the European market and is fitted with a 177 bhp engine, mated to a 5-speed manual gearbox. It has been with the same owner since 2000. The bodywork remains in very good condition, and the bodykit suits it to a tee. Interestingly, the interior, which is often so delicate on this model, has been very well looked after, with the exception of the driver's seat cushion, which has come unstitched. The odometer is reading 97,600 km (60,600 miles), which is very likely original, given the condition of the car. The car has been little used over the past few years and will therefore need servicing to be enjoyed with peace of mind. The 924 Turbo is making a comeback and its engine, design and performance all prove that it is in no way a cut-price Porsche. Now is your chance to enjoy this example, which has withstood the passage of time and the risks of inadequate maintenance.*



121

## 1971 - ALFA ROMEO GT 1750 VELOCE SÉRIE 2

26 000 / 32 000 €

Cet élégant coupé introduit en 1963 sur le marché reprend le châssis de la berline mais raccourci pour lui donner un tempérament plus sportif. Dessiné par Giugiaro, celle que l'on appelle encore aujourd'hui le coupé « Bertone » rencontrera un succès gigantesque.

Présentée en 1969, la version GT 1750 Veloce conserve un double arbre à cames en tête et développe la bagatelle de 118 chevaux. Deux séries se succéderont au fil des années, la seconde apparaît déjà sous les attributs de la 2000 qui lui succèdera fin 1971.

Vendu aux Etats Unis dans le new Jersey en 1971, la voiture changea de mains en 1976 et fut importé en 2007 en Europe. Equipée à l'origine pour le marché américain du système sophistiqué d'injection mécanique « Alfa Spica », des carburateurs double corps weber conformes aux versions européennes ont été posés, afin de rendre cette automobile plus facile à utiliser et plus fiable. Elle se présente dans sa belle teinte d'origine bleu métallisé et conserve sa sellerie en simili beige.

La voiture nous a donné toute satisfaction lors de l'essai et permettra tant de rouler dans une Alfa classique tous les jours que de participer aux multiples événements sportifs où elle sera conviée.

*This elegant coupé was launched in 1963, using the chassis from the saloon in shortened form to give it a more sporting character. Designed by Giugiaro, the car which is still called the 'Bertone coupé' was hugely successful.*

*Introduced in 1969, the 1750 GT Veloce version retained a dual overhead cam engine and developed no less than 118 bhp. Two series followed each other over the years, with the second already featuring some of the styling changes made to the 2000, which would succeed it at the end of 1971.*

*Sold in New Jersey in the United States in 1971, this car changed hands in 1976 and was imported into Europe in 2007. Originally equipped with the sophisticated 'Alfa Spica' mechanical fuel-injection system for the American market, the car has now been fitted with twin-barrel Weber carburettors in line with those used on European versions, to make it easier to use and more reliable.*

*The car performed to our complete satisfaction when we tested it; it will allow its new owner to drive a classic Alfa every day or to take part in the many historic motorsport events at which it will be welcomed.*

---

Alfa classique fiable et endurante  
Etat général séduisant  
Performances modernes

*A solid, reliable classic Alfa  
Attractive overall condition  
Modern-day performance*

Titre de circulation belge  
Châssis : AR 153 2603  
Moteur / Engine : 4 cylindres en ligne  
Cylindrée / Capacity : 1779 cc – 118 ch



# 122

---

## 1970 - ROLLS-ROYCE SILVER SHADOW CABRIOLET

28 000 / 36 000 €

Avec la Silver Shadow lancée en 1965, Rolls-Royce s'écarte des codes aristocratiques qui ont fait sa réputation et revoit ses ambitions commerciales à la hausse en séduisant une nouvelle clientèle... Fraîchement accueillie à ses débuts par les adorateurs intégristes de la Flying Lady, la Silver Shadow contribue à faire entrer la marque de Crewe dans l'ère moderne en désacralisant son image. Plus qu'une étape, la Silver Shadow représente une véritable mise à jour technique. Abandonnant le principe du châssis séparé, elle se présente comme la première monocoque autoportante de la marque. Elle est aussi la première Rolls-Royce équipée de quatre roues indépendantes et de freins à disque. Avec son triple circuit assisté, son système de freinage s'impose d'ailleurs comme un modèle de sophistication. Avec sa silhouette abaissée et anguleuse, la Silver Shadow valide aussi le passage de Rolls-Royce à la ligne ponton déjà très en vogue chez d'autres marques. Son gabarit réduit fait de la Silver Shadow une «petite» Rolls-Royce avec une longueur de 5,17 mètres. Mais surtout, elle perd dix centimètres en largeur par rapport à sa devancière. Rolls-Royce a entamé sa révolution démocratique. Son nouveau modèle sera désormais conduit non par un chauffeur mais par son propriétaire... Produite de 1965 à 1971 à 16 717

exemplaires, la Silver Shadow battra tous les records de production de la marque et sera déclinée dans une rarissime version cabriolet fabriquée à seulement 505 exemplaires de 1967 à 1971 dans l'atelier de carrosserie de Mulliner, à Londres, dans le plus pur esprit des carrossiers d'avant-guerre.

Notre exemplaire appartient à cette série limitée produite avant la Corniche. Livrée neuve en Angleterre, il s'agit d'une conduite à droite que son actuel propriétaire a acheté il y a 6 ans en Californie chez Beverly Hills Club. Cette rarissime Silver Shadow Cabriolet mérite quelques travaux de carrosserie et de peinture au niveau des bas de caisse, de la jupe arrière côté gauche et du passage de roue avant gauche pour se présenter en parfait état. A l'intérieur, la sellerie cuir ainsi que les boiseries ont été refaites et la moquette changée. La planche de bord est en bon état. Sur le plan de la conduite, la voiture fonctionne bien et son freinage a été révisé. Au final, voici une occasion intéressante d'accéder au mythe Rolls-Royce avec un modèle de surcroît rarissime.

---

Accès au mythe Rolls-Royce  
L'un des 505 exemplaires produits  
Côte en hausse

*Access to the Rolls-Royce myth  
One of only 505 cars produced  
Market value going up*

Carte grise française  
Châssis : DRH7612  
Moteur / Engine : V8  
Cylindrée / Capacity : 6750 cc – 190 ch





*With the launch of the Silver Shadow in 1965, Rolls-Royce marked a mutation away from the aristocratic sphere of its traditional patrons and an ambition to reach out to a wider clientele. The new model got a cool initial reception from the purist fans of the Flying Lady, but it showed that the manufacturer in Crewe was moving into a more democratic modern age. The Silver Shadow was not simply an improved model, but represented a real break with the past and incorporated a whole range of technical innovations. Abandoning the separate chassis, it had the marque's first load-bearing monocoque body. It was also the first Rolls-Royce with independent suspension all round and disc brakes on all four wheels. The braking system had indeed become very sophisticated, with triple high-pressure circuits. With a lower and more angular silhouette, the Silver Shadow fell into line with the design fashions already adopted by other car makers. 21.5 cm shorter and 10 cm narrower than the Silver Cloud, her predecessor, although still 5.17 metres long, the Silver Shadow was "small" by Rolls-Royce standards. This model was intended to be driven by the owner rather than by a chauffeur. In production from 1965 to 1971 and with 16 717 cars made, the Silver Shadow has the largest production volume of any Rolls-Royce to date. Convertibles, marketed as the Drophead Coupé, were hand-built, in the tradition of pre-war models, by Rolls-Royce's Mulliner Park Ward coachbuilding subsidiary in London, with only 505 dropheads being made between 1967 and 1971. The car we are offering comes from this limited series produced before the introduction of the Corniche in 1971. First sold in England, this RHD car was bought by her current owner 6 years ago from the Beverly Hills Club. This extremely rare Silver Shadow Drophead Coupé deserves to have some body and paint work carried out to bring her up to a proper standard, particularly on the sills, the lefthand rear valance and the left-hand front wheel arch. Inside, the upholstery and the woodwork have been renovated and the carpets changed. The dashboard is in good condition. The car drives well and the brakes have been overhauled. You have an interesting opportunity to join the select company of Rolls-Royce owners and to acquire a very rare coachbuilt car.*



123

## 1968 - JAGUAR TYPE-E 4.2 LITRE SÉRIE 2 COUPÉ

55 000 / 65 000 €

Depuis la fin de la guerre, Jaguar incarne le Grand-Tourisme à l'anglaise par excellence. La génération des roadsters XK 120, 140 et 150 a largement contribué à construire cette image sportive au travers de ses succès en compétition. Mais les années passent et Jaguar se doit de trouver une digne héritière à sa glorieuse histoire. Alors la firme de Coventry travaille dans le plus grand secret à celle qu'elle va baptiser Type E, en référence aux Types C et D qui se sont imposées aux 24 Heures du Mans et dans de nombreuses autres épreuves internationales... Révélée à Genève, et non à Londres, pour bien marquer la volonté d'une carrière internationale, la Type E connaît un succès immédiat et sera très vite élue «plus belle voiture du monde» par les journalistes spécialisés. Nombreuses sont les personnalités de l'époque à s'empressez de passer commande : Françoise Sagan, Charles Trenet, Robert Hirsch, sans parler des têtes couronnées...

Le design de la Type E a souvent été attribué à Sir William Lyons, c'est pourtant à Malcom Sayer, aérodynamicien issu de l'industrie aéronautique, que l'on doit ce coup de crayon magique. Le style épuré et aérodynamique de la Type E s'explique par le parcours de son géniteur. Habillant un châssis tubulaire très léger, le designer anglais a offert à sa création ce capot immensément long et plat qui contribue au magnétisme qu'elle exerce sur le public d'hier et d'aujourd'hui. Deux fois et demie moins onéreuse qu'une Ferrari ou une Aston Martin, deux

fois moins chère qu'une Mercedes 300 SL, la Type E cumule les atouts. Sans oublier son châssis sportif, tout en restant confortable pour l'époque, et des performances de premier ordre. En 1968 apparaît la série 2 avec quelques modifications techniques et esthétiques liées aux exigences antipollution et aux normes de sécurité en vigueur aux Etats-Unis, premier marché pour Jaguar. Esthétiquement, les différences extérieures portent essentiellement sur l'absence de carénage vitré des phares, des pare-chocs plus enveloppants et plus hauts, une entrée d'air plus grande à l'avant pour améliorer le refroidissement et à l'intérieur, un tableau de bord avec des interrupteurs basculants. Les versions européennes conservent quant à elles les trois carburateurs SU HD8. Les freins à disque sont dorénavant des Girling beaucoup plus performants que le système Dunlop des séries précédentes. Ainsi dotée d'un meilleur système de freinage et d'un gros radiateur refroidi par deux ventilateurs électriques, la série 2 se révèle la plus fiable et la plus facile des Type E à conduire dans la circulation moderne. Le modèle présenté est un splendide Coupé sortie d'usine en fin 1968, vendu ensuite par le distributeur de la marque à New York. Réimporté en France en 2014, il a bénéficié d'une restauration carrosserie et peinture attestée par les nombreuses factures dont nous disposons. Le résultat est splendide. L'intérieur noir d'origine a été totalement rhabillé de moquettes et d'une sellerie cuir teinte

Excellent état général  
Version la plus fiable et performante  
Côte en hausse

*Excellent overall condition  
Most reliable and easy to drive version  
Market value going up*

Carte grise française  
Châssis : 1R 25356  
Moteur / Engine : 6 cylindres en ligne  
Cylindrée / Capacity : 4 235 cc – 265 ch



havane qui se marie parfaitement avec sa peinture extérieure « gold sand ». Ce magnifique Coupé Type E représente une opportunité rare d'acquérir une des plus mythiques voitures de sport du 20ème siècle à un prix encore raisonnable. Il représente en l'occurrence un excellent investissement.



Since World War 2, Jaguar has represented the perfect incarnation of the English style of Grand-Tourisme. The competition successes of the XK 120, 140 and 150 generation of sports cars greatly contributed to the creation of this sporting image. By the beginning of the sixties, the car world was moving on and Jaguar needed to produce a worthy successor to the glorious XK line and to create a car to stun

the world, as the XK 120 had done when it was unveiled in 1948. Work proceeded with the greatest secrecy at Coventry on the future model, to be named the E-Type to capitalize on the impressive aura of the purely racing C and D-Types, which had won 5 times at Le Mans and in numerous other international events. Launched in 1961 in Geneva rather than in London, in order to emphasize its worldwide ambitions, the E-Type was an immediate sensation and was swiftly elected "the most beautiful car in the world" by motoring journalists. Among the many celebrities who rushed to place an order were Françoise Sagan, Charles Trenet and Robert Hirsch, not to speak of members of various royal families.

The design of the E-Type has often been attributed to Sir William Lyons, but in fact the fabulous line was the work of Malcom Sayer, an aerodynamics expert trained in the aircraft industry, who had already shown his genius with the C and D-Types. The aeronautical influence went deeper than the unadorned and aerodynamic shape, as the core of the new car was a stress-bearing structure replacing the chassis. The long, low bonnet was an essential element of the design which fascinated the public and still does today. The E-Type offered top-rank performance and handling combined with great comfort at a fraction of the price of rivals of comparative capabilities. A Mercedes 300 SL cost twice as much and a Ferrari or Aston Martin two and a half times more.

The series 2 appeared in 1968 with a number of modifications dictated by the latest antipollution and safety standards in force in the USA, the most important export market for Jaguar. The main external differences are the absence of profiled headlight covers, wrap-around bumpers with larger front indicators and tail lights repositioned below them and a larger "mouth" to improve engine cooling. Inside, rocker switches replaced the previous toggle switches and new seats permitted head restraints. US cars had two «smogged» Strombergs but European models retained the three SU HD8 carburetors. The Girling brake systems fitted to the Series 2 are much more efficient than the previous Dunlop brakes. With better brakes and a larger radiator helped by two electric fans, the Series 2 cars are more reliable and easier to drive in modern traffic conditions.

The car on offer is a fine coupé built in late 1968 and first sold by the New York distributor. After being brought to France in 2014, she underwent a full bodywork restoration for which we have a file of invoices and whose high quality is plain to see. The original black interior has been entirely replaced with tobacco brown carpets and leather which goes well with the Golden Sand paintwork. This magnificent E-Type coupé represents an excellent opportunity to acquire one of the most mythical sports cars of the 20th century at a price which remains reasonable, giving the prospect of a good investment.



# 124

---

## 1969 - PORSCHE 912 TARGA

40 000 / 60 000 €

La Porsche 912 est présentée en avril 1965, elle intervient comme modèle d'entrée de gamme et permet de répondre aux attentes des nombreux amateurs ne pouvant s'offrir une 911. La 912 reprend intégralement la caisse de sa grande sœur, ses trains roulants ainsi que son intérieur. La principale différence réside dans sa motorisation, en effet ce modèle est doté d'un 4 cylindres à plat auparavant monté dans les 356. Ce moteur 1.6 litres développant 90 chevaux est accouplé à une boîte manuelle à 4 rapports ou à 5 rapports en option. Pour plaire au marché américain et dans le souci de proposer une version découvrable, la version Targa est proposée à la vente dès 1966. Elle est dans un premier temps équipée d'une lunette arrière souple qui deviendra fixe et rigide par la suite. Après la présentation de la nouvelle 911 T en 1969, la 912 n'a plus de raison d'être. La production s'arrête avec un total de 30300 exemplaires dont environ 2562 versions Targa.

La voiture que nous présentons est une sympathique 912 Targa de 1969. Vraisemblablement livrée neuve aux Etats-Unis, son compteur affiche aujourd'hui 68 500 miles. Elle arbore une belle couleur rouge associée à un intérieur en skaï noir, le tout en très bon état général pour une voiture de cet âge. Cette

rare version Targa est bien optionnée. Elle dispose notamment d'une boîte de vitesse manuelle à 5 rapports lui conférant un indéniable agrément de conduite supplémentaire. Elle est également équipée des célèbres jantes Fuchs pour un look plus moderne et des 5 compteurs ronds de la 911. Son toit Targa demeure en excellent état. Son châssis est sain et a reçu une protection anticorrosion. Son moteur réglé récemment fonctionne bien et procure à la voiture un comportement équilibré. Notre version est équipée des phares et clignotants européens ce qui lui confère une allure plus séduisante. Cette Porsche 912 constitue une fantastique opportunité d'accéder à une ligne légendaire pour un tarif bien plus raisonnable que celui d'une 911 classique, de surcroît en version Targa

---

Une ligne légendaire  
Une rare version Targa de la 912  
Rare boîte 5 vitesses

*Legendary styling  
Rare Targa version of the 912  
Unusual 5-speed transmission*

Carte grise française  
Châssis : 129010279  
Moteur / Engine : Flat 4  
Cylindrée / Capacity : 1 582 cc – 90 ch





The Porsche 912 was introduced in April 1965 as an entry-level model which allowed Porsche to meet the expectations of the many enthusiasts who could not afford a 911. The 912 had exactly the same body, running gear and interior as its 'big brother'. The main difference lay under the bonnet: the new model was fitted with a flat-four engine which had previously been used in the 356. This 1.6-litre engine, which produced 90 bhp, was mated to a 4-speed manual transmission, with a 5-speed 'box an option. To appeal to the American market and with a view to offering a convertible model, the Targa version went on sale in 1966. Initially, it was fitted with a soft rear screen, which was later replaced by a fixed glass screen. After the new 911 T was launched in 1969, there was no longer a place for the 912. Production came to an end after 30,300 cars had been built, including some 2562 Targa versions.

The car which we are offering for sale is an attractive 912 Targa from 1969. Probably delivered new in the United States, its speedometer is now showing 68,500 miles (110,200 km). With beautiful red paintwork and a black leatherette interior, it is in very good overall condition for a car of this age. This rare Targa version has some interesting options. In particular, it is fitted with a 5-speed manual gearbox, which definitely adds to the pleasure of driving the car. It is also fitted with the famous Fuchs alloy wheels, giving it a more modern look, and the instrument panel with five round dials from the 911. The Targa roof panel remains in excellent condition. The chassis is sound and has been treated against corrosion. The engine has recently been given a tune-up and runs well, contributing to the balanced feel of the car. The model we are selling is fitted with European headlamps and indicators, adding further to its attractive looks. This 912 represents a tremendous opportunity to acquire a car with Porsche's legendary styling at a much more affordable price than a classic 911, and in a Targa version to boot!



125

## 1965 - VOLKSWAGEN COMBI T1 CAMPER

55 000 / 75 000 €

La naissance du célèbre Combi VW remonte à avril 1947. Alors que Ben Pon, l'importateur néerlandais de la marque, se trouve sur le terrain de l'usine Volkswagen à Wolfsburg, un véhicule attire son attention. Celui-ci est l'œuvre d'ouvriers VW qui ont voulu se simplifier la tâche lors du transport de lourdes palettes. Ben Pon va s'en inspirer pour esquisser un nouveau type de voiture avec un volant à l'avant, un moteur à l'arrière et une structure en forme de caisse. Deux ans plus tard, Heinrich Nordoff, PDG de Volkswagen, est séduit par l'idée de Ben Pon et fait construire un premier prototype. C'est au Salon de Genève de 1950 que la version définitive baptisée Type 2 (la Coccinelle étant le Type 1) est officiellement présentée. Le véhicule utilise le moteur et les essieux de la Coccinelle et une carrosserie autoporteuse. Le moteur présente une cylindrée de 1.131 cm<sup>3</sup> pour une puissance de 24 cv à 3.300 tr/min. Il peut transporter jusqu'à huit personnes, les deux rangées de sièges arrière peuvent se démonter rapidement permettant ainsi le transport de charges. La production de série commence le 8 mars au rythme de dix voitures par jour. En 1954, le 100 000<sup>ème</sup> Type 2 quitte les chaînes de Wolfsburg. Incroyablement universel, le VW Combi existe déjà à l'époque en trente versions différentes : bus, plateau, fourgon... Une usine située à Hanovre lui est désormais totalement dédiée. En 1962, la production atteint le million d'exemplaires. Au fil des années, le T1 s'est transformé, mais

il conserve son look avec son pare-brise divisé, et son air de famille qui le lie étroitement à la populaire Coccinelle. En 1967, alors qu'1,8 million exemplaires du T1 ont été produits, cette version cède sa place au T2 plus moderne et plus attractif. Preuve de son incroyable succès, le Combi, emblème de la génération Woodstock puis des surfeurs a perduré au fil du temps et des modes. En 2015, VW présentait le T6...

Notre exemplaire a été produit le 28 octobre 1964 en Allemagne et livré à Los Angeles au printemps 1965. Durant toute son existence, il a bénéficié d'un entretien soigné et se présente aujourd'hui avec une peinture récente dans sa teinte originale lumière L345 gris. Seule une légère rouille de surface non perforante apparaît sur les soubassements et dans le compartiment moteur car le véhicule n'a jamais été repeint à ces endroits. Il s'agit d'une rare version Camper huit places équipée d'un moteur 1500 cm<sup>3</sup>, d'une banquette-lit rétractable, de nombreux placards de rangement, d'un frigo, d'un système de chauffage fonctionnels et de son autoradio d'origine. Le véhicule est immatriculé avec ses plaques d'origine de la communauté Camper de Californie. Il s'agit d'un exemplaire en superbe état de conservation, au comportement routier parfaitement équilibré, proposé à un prix raisonnable sachant que la cote de cette version particulièrement recherchée ne cesse de grimper.

---

Première version du Combi très recherchée  
Parfait état de conservation  
Véritable icône automobile

*Highly sought after first version of the Combi  
Perfect state of preservation  
Real automobile icon*

Titre de circulation américain – Certificat 846A – Attestation FFVE  
Châssis : 215050859  
Moteur / Engine : Flat 4  
Cylindrée / Capacity : 1 584 cc – 44 ch





The famous VW Combi was born as long ago as April 1947. When Ben Pon, the Dutch VW importer, was visiting the VW factory at Wolfsburg, a vehicle caught his eye. It had been produced by VW workers who had sought a way to facilitate the job of moving heavy palettes. Ben Pon was to use this source of inspiration to sketch out a new type of car with a steering wheel at the front, an engine at the back and a box structure. Two years later, Heinrich Nordoff, the Chairman of Volkswagen, was convinced by Ben Pon's idea and had a first prototype built. The final version of the vehicle now called Type 2 (the Beetle being the Type 1) was officially presented at the 1950 Geneva Motor Show. It used the engine and the running gear of the Beetle and a unitary construction body. The 1,131 cc engine produced 24 bhp at 3,300 revs. The Type 2 could carry 8 people and the two rearmost rows of seats could be quickly removed to make space for taking bulky loads. Series production started on March 8th at a rate of 10 vehicles per day. In 1954 the 100,000th Type 2 came off the production line at Wolfsburg. By that time there already existed thirty different versions, people carrier, van, flat-bed truck, pick-up, of the incredibly versatile VW Combi. A factory in Hanover was from then on exclusively devoted to its production. In 1962, the production figure had reached a million. Over the years the T1 had evolved but it had kept its basic look with its split windscreen and its close family link with the popular Beetle. In 1967, when 1.8 million T1 had been produced, it was succeeded by the more modern and attractive T2 model. The proof of the incredible success of the Combi, a symbol of the Woodstock and then surfer generations, is that it has passed through changing times and fashions and in 2015 the T6 was presented.

The Combi in our sale was built in Germany on the 28th of October 1964 and delivered to Los Angeles in the spring of 1965. Throughout its life it has benefited from careful maintenance and it has recently been repainted in its original colour of Light Grey L345. Only light surface rust, with no holes, is present on the bottom panels and in the engine compartment, as these areas have never been repainted. It is a rare 8 seater Camper version, with a 1500 cc engine, a pull-out bench seat converting to a bed, numerous storage cupboards, a fridge, an efficient heating system and the original car radio. The vehicle is still on its original Camper of California community registration plates. It is in superbly preserved condition, drives impeccably and runs straight. The estimate and reserve price are very reasonable in view of the fact that this version is highly sought after and that its value is constantly rising.







126

## 1980 - PORSCHE 911 3.0 SC

36 000 / 42 000 €

Au milieu des années 70, les projets du Docteur Ernst Fuhrman, alors directeur de la marque, n'avantagent pas la poursuite de la production de la 911 qu'il envisage purement et simplement de remplacer par les nouvelles Porsche 928 et 924 à moteur avant refroidi par eau. Ferry Porsche, le fils du créateur, tente pourtant de maintenir la 911 au catalogue avec l'apparition de la Super Carrera en 1978. Ainsi, celle que l'on croyait être la dernière des 911 va finalement relancer la carrière du modèle phare de la marque pour une durée aujourd'hui encore indéterminée... Celle-ci remplace la 911 2.7 l et propose un nouveau moteur six-cylindre à plat à injection mécanique dont la cylindrée est poussée à 3,0 l pour 180 chevaux, puis progressivement élevé à 188 chevaux en 1980 et 204 chevaux en 1981. Devenu emblématique pour avoir littéralement sauvé la 911 de disparition et probablement la marque de la déroute économique, cette génération de SC à gros blocs et gros vilebrequins a, par ailleurs, servi à élaborer toute une série de Porsche de compétition qui a couru sur les pistes du monde entier, du Mans aux États-Unis, en rallye et même en rallycross. Longtemps délaissée au profit de la 3.2, la 911 SC retrouve aujourd'hui ses lettres de noblesse. Elle propose des performances assez proches de sa grande sœur pour un prix inférieur, et avec en prime un caractère moteur plus vif et plus pointu dans les tours.

De fait, les spécialistes préfèrent souvent le 3.0 au 3.2 car il possède davantage de potentiel pour une préparation moteur.

Notre exemplaire a été livré neuf le 24 janvier 1980 à Pavie en Italie où il a connu deux propriétaires (de 1980 à 1988, puis de 1988 à 2001) avant d'être importé en France en 2001. Cette Porsche se présente en très bel état, sans aucune corrosion sur son châssis et sa carrosserie qui arbore sa peinture d'origine Casablanca Beige avec un très bel éclat. Elle dispose également d'un important dossier de factures et de contrôles techniques effectués depuis son arrivée en France, ainsi que de son carnet d'entretien dans sa pochette d'origine. Il y est révélé que son compteur d'origine a été changé à 141.989 km et que le nouveau affiche désormais 38.500 km. Son système électrique a été totalement refait en 2012, ainsi que l'allumage et la distribution en 2015. Enfin, cette 911 a été rechaussée avec quatre pneus neufs en 2016 et dispose de son volant d'origine qui sera fourni à son acquéreur. Il s'agit d'un modèle éligible à de nombreuses épreuves historiques qui lui ouvre les portes d'un nouveau marché où la demande est forte. De quoi assurer sa cote et son avenir en collection.

---

Une vraie 911 encore abordable  
Combinaison de couleur originale  
Historique et carnets d'origine

*A real 911 which is still affordable  
Original colour combination  
History file and original service booklet*

Carte grise française  
Châssis : 91A0132228  
Moteur / Engine : Flat 6  
Cylindrée / Capacity : 2 994 cc – 204 ch





*In the middle of the Seventies, the continued production of the 911 found little favour with Dr. Ernst Fuhrmann, then chairman of Porsche, who planned purely and simply to replace it with the new front-engined, water-cooled Porsche 928 and 924. Ferry Porsche, the founder's son, tried, however, to keep the 911 going with the appearance of the Super Carrera in 1978. As it turned out, the model people thought would be the last 911 re-launched the career of the marque's flagship model, with no sign of it ending yet ... The Super Carrera replaced the 911 2.7 and was fitted with a new flat-six engine enlarged to 3.0 litres, initially producing 180 bhp, an output increased to 188 bhp in 1980 and 204 bhp in 1981. This generation of 911, with its big engine blocks and crankshafts, became a legend for having saved the 911 from extinction and quite possibly the manufacturer itself from financial collapse; moreover, it served as the basis for the development of an entire series of competition Porsches, which raced on tracks around the world, in rallies and even in rallycross. Long neglected in favour of the 3.2, today the reputation of the 911 SC has been restored. It offers performance close to that of its bigger-engined successor, but for a lower price and, as a bonus, with an engine which is livelier and stronger at high revs. Indeed, specialists often prefer the 3.0-litre engine to the 3.2, as it offers greater potential for tuning.*

*The model we are selling was delivered new on 24 January 1980 in Pavia in Italy, where it had two owners (from 1980 to 1988, then from 1988 to 2001) before it was imported into France in 2001. This Porsche is in very good condition, with no corrosion to its chassis and its original Casablanca Beige paintwork, which has a deep shine. It comes with an extensive set of invoices and safety inspection certificates since its arrival in France, as well as its service booklet in the original wallet. This indicates that the original speedometer was replaced at 141,989 km (88,228 miles), the new odometer now reading 38,500 km (23,923 miles). The electrical system was completely overhauled in 2012, as were the ignition and timing gear in 2015. Finally, the 911 received four new tyres in 2016. It still has its original steering wheel, which will be supplied to the buyer. This model is eligible for many historic motorsport events, opening the doors to a new market where it is in great demand. Its value and future as a collector's car are guaranteed.*



# 127

## 1987 - BMW M3 E30

45 000 / 65 000 €

Véritable star des années 80, la BMW M3 E30 s'inscrit comme rien de moins que la toute première M3 de l'histoire et l'aînée d'une incroyable lignée. Totalement conçue pour le sport automobile par le département Motorsport du constructeur Bavarois, elle sera la base de nombreuses évolutions bodybuildées qui apporteront à la marque victoires et titres, nationaux et mondiaux, dans de nombreux championnats, tant en circuit qu'en rallye. BMW a opté pour un quatre-cylindre dont la cylindrée a été portée à 2,3 litres. Un choix qui se justifie pour les fins d'usage en compétition. Avec un vilebrequin plus court que sur un six en ligne, les régimes de rotation peuvent être plus élevés (jusqu'à 10 000 tr/mn en course) avec un maximum de fiabilité. Le 4 cylindres de la M3 E30 a également un bloc qui a connu une carrière en F1 du temps des moteurs turbo sur les Brabham-BMW. Très élaboré, cette mécanique accueille 2 ACT qui activent les 16 soupapes (4 par cylindres). L'alimentation est gérée par un système Bosch Motronic. Ainsi équipée, la BMW M3 E30 peut compter sur des valeurs flatteuses : 200 ch à 6 750 tr/mn et 240 Nm à 4 750 tr/mn. La boîte 5 vitesses Getrag et le différentiel autobloquant autorisent des performances très élevées. Ainsi naquit la réputation de ce modèle emblématique dont les versions actuelles continuent à combler les amateurs de super-sportives. Avec 18 392 exemplaires produits, la BMW M3 E30 n'est pas nécessairement rare. En revanche, les modèles en

excellent état d'origine sont aujourd'hui extrêmement difficiles à trouver et leur cote ne cesse de grimper.

Sortie d'usine le 10 Novembre 1986, la M3 présentée à notre vente fut achetée neuve en France le 2 Juillet 1987 auprès de la concession BMW de Melun en Seine-et-Marne par son premier propriétaire. Il la fera entretenir très régulièrement auprès de cet établissement jusqu'à la revente de l'auto le 3 Décembre 1993, la voiture ayant alors 75 500 km. Le propriétaire suivant la conservera près de 20 ans et entretiendra lui-même sa précieuse M3 en se servant du carnet d'entretien comme livret de bord, ce qui permet d'en retracer tout le kilométrage. Il entreprendra en 2001 une remise en état totale de sa voiture dont les nombreuses factures de pièces ont été conservées. Cette M3 fut acquise par le propriétaire actuel en 2015. Une importante révision fut réalisée chez le spécialiste Philippe Coquart à Lyon avec notamment remplacement des amortisseurs, du système de freinage, la vidange du moteur et de la boîte de vitesse ainsi qu'un contrôle de la géométrie. La carrosserie se présente en excellent état. Hormis une coulure sur le capot qui sera à reprendre, la peinture est encore très bien préservée. Cette peinture 052-Hennarot correspond à celle de sa sortie d'usine, tout comme son intérieur avec sièges semi-baquets en tissus. Elle est aussi équipée des vitres

---

Française d'origine  
Historique et kilométrage traçables  
Très bon état de fonctionnement et de conservation

*French origin  
Traceable mileage and history  
Excellent condition and operation*

Carte grise française  
Châssis : WBSAK010300842918  
Moteur / Engine : 4 cylindres en ligne  
Cylindrée / Capacity : 2 302 cc – 200 ch



électriques, de l'ordinateur de bord et du toit ouvrant. Elle est toujours accompagnée de ses carnets d'origine. L'ensemble des travaux effectués se retrouve dans la conduite et le comportement de cette sportive qui n'a rien perdu de son caractère exceptionnel. Vive, agile et parfaitement guidée, cette M3 fait honneur à sa réputation. Elle est aussi très recherchée sur le marché. Version Française affichant peu de propriétaires, ayant conservé son carnet et son historique, notre Bavaroise fait partie des plus prisées des youngtimers de nos contrées.



*A genuine star of the 1980s, the BMW M3 E30 is known above all else as the first model in the history of the M3 and the grandfather of an incredible line. Completely designed as a sports car by the Bavarian company's Motorsport division, it became the basis of many body-built versions that won the company victories and titles, both nationally and internationally, in the many championships in circuit and rally racing. BMW opted for a 2.3-litre, four-cylinder engine, a choice made due to the focus on its competitive qualities. With a crankshaft shorter than an in-line six, the rotor speeds could be increased (up to 10,000 rpm in races) with maximum reliability. The four cylinders in the M3 E30 also included a transmission that had a career in F1 racing from the time of turbo engines in the Brabham-BMW. Well designed, this transmission incorporated a 2 ACT that activated 16 valves (4 per cylinder). The power output was controlled by a Bosch Motronic system. Outfitted in this way, the BMW M3 E30 boasted impressive stats: 200 hp at 6,750 rpm and 240 Nm at 4,750 rpm. The five-speed Getrag and the limited-slip differential offered the highest in performance. That's how this model's reputation was born, with current versions still drawing lovers of super sporty cars. With 18,392 cars produced, the BMW M3 E30 is not necessarily rare. However, models in excellent original condition are extremely difficult to find today and their price continues to climb. Leaving the factory on November 10, 1986, the M3 that we have for sale was purchased new in France on July 2, 1987, at the Melun BMW dealer in Seine-et-Marne by its first owner. It was serviced regularly by this dealer until it was sold on December 3, 1992, with 75,000 km (46,600 miles) on the odometer. The following owner kept the car for nearly 20 years and serviced his precious M3 himself while keeping a maintenance record and a logbook in order to trace all of the car's mileage. In 2001, he gave the car a complete overhaul, the documentation of which can be reviewed in the many maintenance invoices. This M3 was then bought by the current owner in 2015. It received a major overhaul at the Philippe Coquart BMW specialist in Lyon where the shocks and brake system were replaced, the engine and gearbox oil was changed and a track geometry test was performed. The body is in excellent condition. Apart from a run on its bonnet that should be redone, the paint job is still well preserved. This 052-Hennarot paint scheme corresponds to its original factory finish, along with its interior including the fabric half-bucket seats. It also comes with electric windows, an on-board computer and a sunroof. It still has its original logbooks. All of the maintenance performed on this sporty car can be seen in its handling and behaviour, which are proof of its exceptional character. Lively, agile and perfectly balanced, this M3 does justice to its reputation. It is also highly sought after on the market. A French version with few previous owners who kept its logbook and detailed its history, our Bavarian machine is one of the most valued youngtimers in our part of the world.*



128

## 1992 - MERCEDES E500 W124

20 000 / 30 000 €

En 1990, pour concurrencer BMW sur le marché de la berline sportive, Mercedes dévoile la 500 E. Extérieurement, il s'agit d'une W124 (nom de code du châssis de la Classe E de l'époque). Mais sous le capot, le constructeur à l'étoile a logé le V8 de la 500 SL. Un moteur de 5 litres de cylindrée développant la bagatelle de 326 chevaux. Plus que la puissance, c'est le couple de 480 Nm qui rythme les accélérations, au travers de la boîte automatique à 4 rapports qui ajoute à la performance. Du côté des trains roulants, Mercedes a fait appel à l'expertise de Porsche. Freinage renforcé, suspensions adaptées, antipatinage... La 500 E est armée pour défier la concurrence. Du côté du chronomètre, elle fait oublier sa masse de 1,7 tonne : 250 km/h en vitesse de pointe et le zéro à 100 km/h avalé en 6,1 secondes. Sous ses airs de sage berline ne laissant apparaître de son tempérament racé que des ailes légèrement élargies, des jantes de 16 pouces au design spécifique et un pare-chocs doté d'une prise d'air agrandie, la 500 E s'avère une machine redoutable qui lui vaudra d'être qualifiée par la presse de loup déguisé en agneau. Son tempérament fera d'elle la voiture préférée de nombreux pilotes de F1 comme Jacques Laffitte, de préparateurs réputés comme Alois Ruf ou de célébrités comme Alain Ducasse qui, pour certains, dépasseront les 400 000 kilomètres à son volant. En 1995, la puissante berline tirait sa révérence après une production de 10 500 exemplaires. Si le modèle n'est donc pas si rare, il s'avère en revanche de plus en plus difficile de trouver

un exemplaire préservé dans son état d'origine.

La voiture présentée lors de notre vacation est un splendide exemplaire de Mercedes E500 W124 dans une très attrayante livrée gris argent métallisé avec intérieur en cuir noir. De livrée neuve au Japon le 1er Décembre 1992, cette berline E 500 y est restée jusqu'en 2013. Elle arrive à Londres le 13 Juillet de cette même année pour le compte de son propriétaire actuel. Elle présente un excellent état de conservation. Il en va de même de l'intérieur où la finition est enrichie par des contreportes optionnelles en cuir souple. La sellerie en cuir noir est superbe et les boiseries sont elles aussi magnifiquement conservées. Un système de climatisation ainsi que le toit ouvrant font partie de l'équipement très complet de cette prestigieuse berline. Plusieurs contrôles techniques japonais et factures d'entretien européennes accompagnent cette E 500. Plusieurs travaux ont porté sur cette voiture notamment de nombreuses révisions et vidanges, la réfection de la climatisation, mais également le freinage et les suspensions. Le dossier qui l'accompagne permet d'en certifier le kilométrage de moins de 150.000 kilomètres. Très aboutie et équipée d'un très puissant V8 de 5 litres, la E 500 constituait au milieu des années 1990 le fer de lance de la gamme Mercedes, et une concurrente très sérieuse à la BMW M5. Il est aujourd'hui très difficile d'en trouver un exemplaire en aussi bel état et avec un solide dossier d'entretien.

Une E500 très bien suivie et en très bon état de conservation  
Un exemplaire doté d'un historique intéressant  
Un « best of » signé Mercedes et Porsche

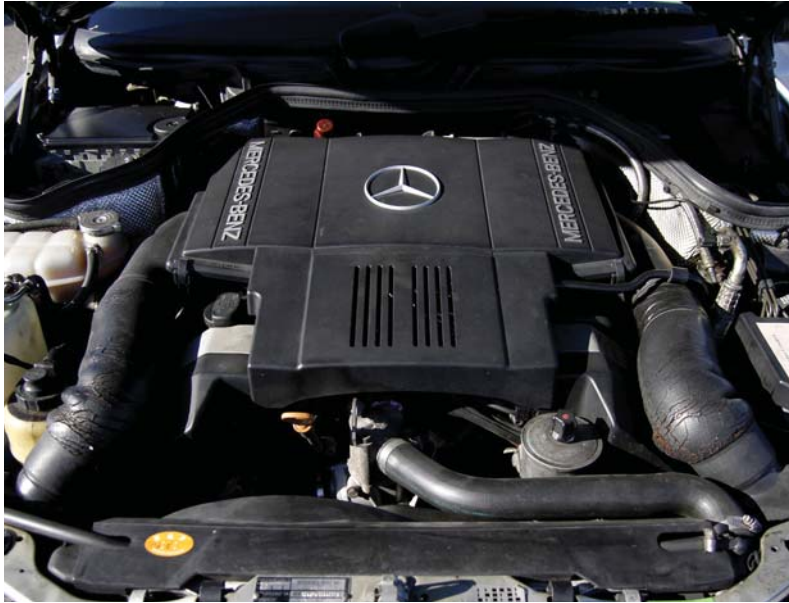
*A very well maintained E500 in a very good state of preservation  
A car with an interesting history  
A « best of » signed Mercedes and Porsche*

Titre de circulation Britannique  
Châssis : WDB1240361B862578  
Moteur / Engine : 8 cylindres en V  
Cylindrée / Capacity : 4 973 cc – 326 ch



In 1990, in order to compete with BMW in the market segment for high-performance saloon cars, Mercedes unveiled the 500 E. The body was that of the W124 (the code name for the platform of the contemporary generation of Class E saloons). But the Stuttgart car maker shoe-horned under the bonnet the 5 litre V8 engine of the 500 SL, with an output of no less than 326 bhp. But what contributed most to the vigorous acceleration was not the maximum power but the 480 Nm torque, helped by a 4-speed automatic transmission. For the running gear, Mercedes called on the famed know-how of Porsche. With top specification brakes,

specially adapted suspension and a traction control system (TCS), the 500 E was well armed to take on its rivals. The power more than compensated for the weight of 1.7 tons, giving a top speed of 250 kph and a 0 to 100 kph time of 6.1 seconds. With the only giveaway signs on this apparently docile family car being slightly flared wings, 16 inch wheels of a specific design and an enlarged air intake in the front bumper, the 500 E was a fearsome performer, soon dubbed by the press as a wolf in sheep's clothing. This fiery machine was widely chosen as the personal transport of F1 drivers such as Jacques Laffitte, renowned performance specialists such as Alois Ruf and celebrities such as the star chef Alain Ducasse, some of whom covered more than 400 000 kilometres at its wheel. In 1995, the powerful saloon was phased out after 10 500 had been produced. So even if this model is not particularly rare, it is becoming increasingly difficult to find one that has been preserved in good original condition.



We are offering a splendid specimen of the Mercedes E500 W124 in a very attractive livery of metallic silver grey paint and black leather upholstery. Delivered to Japan when new, she remained there until 2013, before being sent to London the 13th of July of that year on behalf of the current owner. She has a sun-roof and is in first class condition throughout. The black leather upholstery is superb and this car benefitted from the option of full leather with soft leather covering the door casings. The woodwork has also been very well preserved. The comprehensive standard equipment of this prestigious car included air conditioning and opening roof. A file, including several Japanese MOT tests and invoices showing maintenance in Europe, accompanies the car. Work includes many general services and routine fluid changes, as well as the overhaul of the air conditioning, brakes and suspension. This documentation proves that the odometer reading of less than 150.000 kilometres is genuine.. Very thoroughly developed and boasting a very powerful 5 litre V8 engine, this E 500 was the flagship of the Mercedes range in the mid-nineties and a serious rival of the BMW M5. It is very difficult today to find one in such beautiful condition and with such a complete maintenance history.







## 1977 - VOLKSWAGEN GOLF GTI 1600

**12 000 / 18 000 €**

Au moment du remplacement de la Coccinelle qui était déjà une auto mythique à la carrière antédiluvienne, les amateurs attendaient Volkswagen au tournant. Le tour de force sera d'autant plus réussi qu'un autre mythe succédera à la célèbre Coccinelle. Si cette dernière offrait des rondeurs tout à fait dans l'air du temps des années 50, la Golf est à l'avant-garde du design de son époque, avec une caisse à la fois compacte et anguleuse. Il ne manquait à la citadine de Wolfsburg qu'un moteur de premier ordre, et c'est en cela que Volkswagen va frapper un grand coup. Aucun constructeur d'importance n'avait encore eu l'idée de proposer une voiture de grande série avec des performances intéressantes. C'est une véritable page de l'histoire que Wolfsburg va écrire lors de la présentation de la Golf GTI au Salon de Francfort de 1975. Si l'avènement des GTI est arrivé avec autant de panache, c'est surtout grâce à Volkswagen et sa Golf GTI.

L'exemplaire que nous proposons à la vente est de couleur gris métallisé avec baguettes et bandes de bas de caisses noires, il a été mis en circulation en Mai 1981. Elle est munie du moteur 1600 cm3 couplé à une boîte 5 vitesses. L'intérieur est en tissu écossais noir et vinyle également. L'ancien propriétaire la détenait depuis 2004 et avait fait procéder à sa rénovation totale à partir de

2007. Son propriétaire actuel en fit l'acquisition en 2012. Cette restauration a porté sur les trains roulants et suspensions, mais également le freinage, la distribution, l'embrayage, l'allumage et l'échappement. Les photos de la restauration attestent du sérieux travail investi dans cette GTI. Toute la carrosserie a été entièrement mise à nue et rénovée, tout comme la sellerie et l'instrumentation. Chaque pièce d'usure a été scrupuleusement remplacée. Le compteur d'origine ayant été échangé avec une instrumentation Oettinger, le kilométrage a été remis à zéro mais la voiture a parcouru moins de 57.000 kilomètres depuis. Environ deux années de travail ont été nécessaires pour rendre cette Golf irréprochable. Il est à noter que la voiture sera vendue avec son compteur d'origine. Un très important dossier de facture reprenant l'ensemble des travaux effectués sur cette Golf GTI sera délivré à son nouveau propriétaire, ainsi que de nombreuses photos de sa longue restauration. Les Golf GTi 1600 se font de plus en plus rares à la vente, et leur prix ne cessent de suivre la nostalgie croissante qu'elles évoquent. Véritable icône des années 1970 et 1980, la Golf GTi fut la première de sa race. Et notre exemplaire, proposé dans un état exceptionnel, est un très bel hommage à la passion qu'elle suscite chez ceux qui ont grandi avec elle.

---

Un rare exemplaire de Golf GTI du millésime 1981  
Restauration soignée  
Exemplaire en superbe état

*A rare Golf GTI from 1981  
Carefully restored  
Superb condition*

Carte grise française  
Châssis : WWWZZZ17ZBW431884 17 EG 2  
Moteur / Engine : 4 cylindres en ligne  
Cylindrée / Capacity : 1 588 cc – 110 ch





*When the time came to replace the legendary Beetle, whose career stretched back into the depths of time, its fans were waiting to catch Volkswagen out. The manufacturer's tour de force was all the greater in that another legend followed the famous Beetle. While the Beetle's rounded lines were fashionable in the 1950's, the Golf was at the forefront of design in its day, with its compact, angular body. All that was missing from the Wolfsburg city car was a first-rate engine, but here Volkswagen struck a major blow. Until then, no major car manufacturer had considered offering a mass-produced car with such high performance. When it presented the Golf GTI at the Frankfurt Motor Show in 1975, VW truly made history. If the GTIs arrived with such style, it was above all thanks to Volkswagen and its Golf GTI.*

*The model which we are offering for sale is finished in metallic grey with black trim strips and stripes on the sill panels. It was first registered in May 1981 and is equipped with the 1600 cc engine and a 5-speed gearbox. The interior is in black tartan cloth and vinyl. Its previous owner from 2004 undertook a complete restoration of the car from 2007 onwards. Its current owner purchased it in 2012. The restoration included the suspension, brakes, timing gear, clutch, ignition and exhaust. The photographs taken during the restoration confirm the painstaking work carried out on this GTI. The entire bodyshell was stripped down and restored, as were the instruments and upholstery. Every part which had suffered wear was carefully replaced. The original speedometer was replaced by an Oettinger instrument block and the odometer re-set to zero, but the car has covered less than 35,500 miles (57,000 km) since. It should be noted that the original speedometer will be supplied with the car. It took two years' work on the Golf to achieve this faultless result. A substantial folder of invoices detailing all the work carried out on this Golf GTI will be handed over to its new owner, together with numerous photographs of the lengthy restoration. Golf GTI 1600s come up for sale less and less often, and as enthusiasts look back on them with increasing nostalgia, so their prices are going up. A true icon of the 1970's and '80's, the Golf GTI was the first of its breed. Our car, offered for sale in exceptional condition, is a fine tribute to the passion which it arouses among those who grew up with it.*



# 130

---

## 1995 - RENAULT CLIO WILLIAMS 2.0

15 000 / 20 000 €

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

Notre Williams a été mise en circulation le 12 Décembre 1995 en Espagne. Il s'agit donc d'un exemplaire de la seconde phase. Celui-ci se présente en bon état cosmétique et mécanique. La peinture de cette voiture est neuve et offre un superbe éclat. A cette occasion et pour compléter sa remise à niveau, les sous-bassements ont reçu un traitement anticorrosion et les jantes ont également été

repeintes. Les pneus sont neufs, tout comme le système de freinage. L'intérieur quant à lui est très beau et bien préservé, les sièges sont toujours confortables et très enveloppants. La plage arrière est toujours présente et d'origine puisqu'elle est toujours équipée du fameux porte-costume. Arrivée récemment en France, cette auto était dans les mêmes mains depuis 2009 et présente un kilométrage intéressant de tout juste 120.000 kilomètres, ce qui est très raisonnable pour une Clio, la plupart ayant traversé les années 1990 avec plus ou moins de séquelles. N'ayant pas subi les affres du tuning, elle saura vous procurer des sensations uniques !

---

L'héroïne de toute une génération  
Youngtimer recherché  
Belle présentation

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

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





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

*Our Williams was first registered in Spain on 12 December 1995, making it a phase 2 model. The bodywork and mechanical components are in good condition, while the paintwork is new and has a beautiful shine. At the same time, and to complete its reconditioning, an anti-corrosion treatment was applied to the underbody and the alloy wheels were repainted. The tyres and braking system are new. The interior is very attractive and has been well preserved; the seats remain comfortable and wrap round well. The rear parcel shelf is still in place and is the original part, fitted with the famous suit-carrier. The car has recently arrived in France, after having the same owner since 2009; it has an attractive total mileage of just 75,000 miles (120,000 km), which is very reasonable for a Clio, most of which came through the 1990's with quite a few mishaps on the way. Spared the worst excesses of tuning, this Williams will provide you with a unique experience!*



# 131

## 1987 - PEUGEOT 205 GTI 1.6

8 000 / 14 000 €

Dans les années 1980, les GTI ont signé l'arrêt de mort des petits coupé dont Matra s'était fait le chantre. Le succès commercial fut au rendez-vous et Volkswagen devait s'attendre à rester champion dans cette compétition, avec sa légendaire Golf GTI. Ce fut sans compter sur Peugeot, qui proposa en 1984 la version GTI de la célèbre « puce » de Sochaux, la 205. Cette petite auto arrive tardivement après les R5 Alpine et Golf GTI, mais propose des arguments de poids et une identité qui lui est propre, à tel point qu'elle marquera des générations de passionnés d'automobiles. Proposée d'abord avec un moteur 1.6 litres de 105 chevaux, elle sera ensuite équipée d'un moteur 1.9 litres de 130 chevaux à partir de mars 1987. Avec près de 300.000 exemplaires assemblés sur une carrière d'environ 10 ans, la 205 GTI demeure l'un des plus éclatants succès de l'usine Peugeot.

La Peugeot 205 GTI que nous présentons à la vente est un exemplaire à l'histoire remarquable. Cette auto a été livrée neuve en novembre 1987 par les établissements Slica, concessionnaire Peugeot-Talbot à Vaulx-En-Velin à son premier et actuel propriétaire. Entièrement d'origine, elle porte toujours sa teinte blanche avec son intérieur en tissus gris et moquettes rouges si caractéristiques. Le

dossier est parfaitement complet, puisque toujours accompagné de son double de clés, de son carnet d'entretien, de son bon de garantie original, et de son emblématique barré rouge d'origine. Un important dossier de factures remontant jusqu'en 1987 l'accompagne également. Ce dossier atteste d'un entretien régulier, permettant de certifier son kilométrage actuel. De nombreux contrôles techniques, dont le plus ancien date de 1992, viennent attester du bon état et accessoirement du kilométrage de cette 205. En plus de ces justificatifs, son propriétaire a également dressé un journal de bord avec l'ensemble des travaux qu'il a lui-même réalisés entre 1998 et 2016. D'après ses dires, le moteur n'a jamais été remplacé et la peinture jamais refaite, hormis pour la portière conducteur, suite à une rayure de surface. Une révision au niveau du train avant et de la distribution sera à prévoir pour que cette légende puisse vous faire prendre la route sereinement. L'opportunité d'acquérir une 205 GTI, authentique première main avec un dossier aussi complet, se présente très rarement. Retentissante réponse française à la mouvance GTI, cet exemplaire conservé jalousement, mérite l'attention des collectionneurs les plus exigeants.

---

1<sup>ère</sup> main  
Dossier impressionnant  
Totalement d'origine

*One owner  
Impressive history file  
Completely original*

Carte grise française  
Châssis : VF320CB6201051413  
Moteur / Engine : 4 cylindres en ligne  
Cylindrée / Capacity : 1 580 cc – 115 ch





*During the 1980's, the GTIs signed the death warrant of the small coupés championed by Matra. They were a commercial success, and Volkswagen surely expected to go on winning this competition with its legendary Golf GTI. But VW hadn't reckoned on Peugeot, which introduced the GTI version of the famous little car built in Sochaux, the 205, in 1984. Peugeot's GTI arrived belatedly, after the R5 Alpine and Golf GTI, but had some strong arguments in its favour and a character all its own, to the extent that it would leave its mark on generations of car enthusiasts to come. Offered first with a 1.6-litre engine producing 105 bhp, it was later fitted with a 1.9-litre unit developing 130 bhp from March 1987. Nearly 300,000 cars were built over a career lasting some ten years, making the 205 GTI one of the Peugeot factory's greatest successes to this day.*

*The Peugeot 205 GTI which we are offering for sale has a remarkable history. This example was delivered new in November 1987 by Slica, the Peugeot-Talbot dealership at Vaulx-en-Velin, to its first and only owner. Completely original, it is still finished in white with the grey cloth interior and red carpets so typical of the model. Its history file is absolutely complete, with both sets of keys, its service booklet, warranty card and original technical description. The car also comes with a substantial collection of invoices dating back to 1987. Numerous safety inspection certificates, the oldest of them from 1992, confirm this 205's excellent condition and the mileage it has covered. As well as these supporting documents, the owner maintained a logbook detailing all the work he carried out himself from 1998 to 2016. According to him, the engine has never been changed and the car has never been repainted, with the exception of the driver's door, following a scratch on its surface. The new owner should plan on overhauling the front suspension and timing gear in order to enjoy this legendary car with confidence. The chance to buy a genuine one-owner 205 GTI with such a comprehensive history file rarely comes up. A resounding French reply to the GTI movement, this carefully looked-after model deserves the consideration of the most demanding collectors.*



# 132

---

## 1996 - MITSUBISHI 3000 GT VR4

15 000 / 25 000 €

Très probablement d'origine américaine, cette Mitsubishi 3000 GT VR4 a été livrée neuve au Portugal via la Hollande, d'après un document portugais joint au dossier. Elle est équipée d'un compteur gradué en miles : il en affiche 17 868, soit environ 28 755 km.

De teinte noire, cette voiture est en très bon état d'usage avec une peinture de bel aspect, essentiellement d'origine et dépourvu d'accrocs, y compris sur les boucliers peints. Les jantes sont en parfait état.

L'intérieur est bien préservé, avec des ajustements encore très satisfaisants et une sellerie en cuir perforé beige clair en excellent état, à l'exception mineure d'un petit frottement sur le dossier conducteur du côté de la porte. Le tableau de bord gris clair est impeccable.

Le dossier comprend quelques factures du réseau Mitsubishi, ainsi qu'une facture de remplacement de l'embrayage et de la distribution en 2015. A cette occasion, le système de climatisation a fait l'objet d'un entretien. Le dernier contrôle technique est vierge de tout défaut.

Un essai routier nous a permis de constater le comportement très dynamique de cette voiture et son fonctionnement sans défaut. Elle émet un bruit à la fois feutré et rauque, qui accompagne de façon très sympathique des montées en régime particulièrement énergiques.

*This Mitsubishi 3000 GT VR4 quite likely came from the United States. It was delivered to Portugal via Holland, as seen from the Portuguese document found in its paperwork. It comes with an odometer in miles that reads 17,868, equal to about 28,755 km.*

*Painted in black, this car is in very good condition and its original paintjob, free of any chips or nicks, including the painted bumpers, give it an alluring appearance. The rims are in perfect condition.*

*The interior has been well maintained. The adjustment knobs are in good condition and the light beige perforated leather seats have been excellently maintained, except for a small spot of wear on the door side of the driver seat backrest. The light grey dashboard is perfect.*

*The paperwork contains a few invoices from Mitsubishi dealers as well as an invoice detailing the replacement of the clutch and timing belt in 2015. At the same time, the air-conditioning system was also serviced. The last technical inspection showed no defects.*

*A road test let us assess the dynamic behaviour of this car and its flawless operation. It makes a low, husky sound that rises pleasantly when the gears shifts, the engine revs energetically, and the car takes off.*

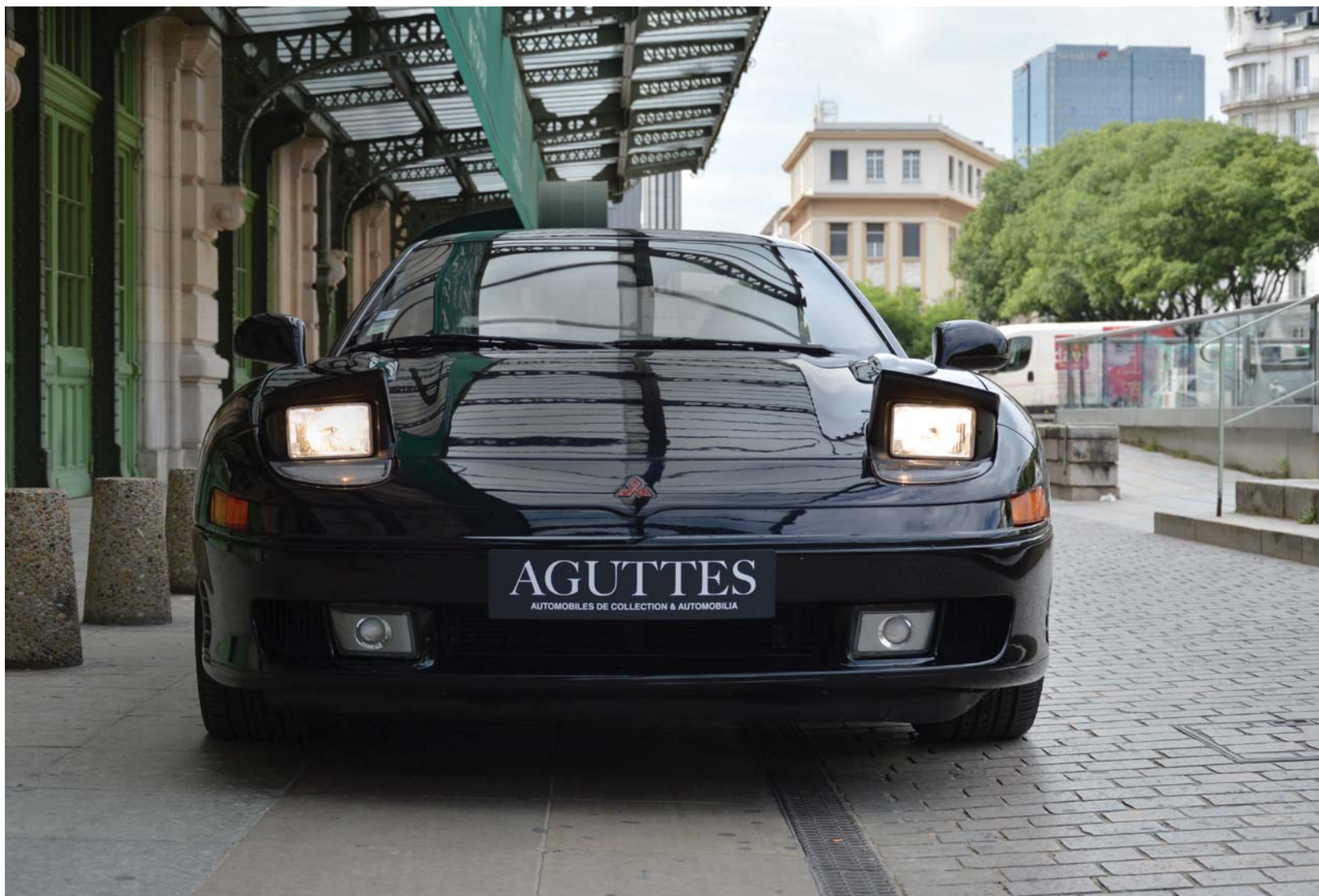
---

Belle auto encore sous-cotée  
Faible kilométrage  
Performances élevées

*Beautiful, undervalued car  
Low mileage  
High Performance*

Titre de circulation portugais / COC fourni  
Châssis : JA3XE74C9MY022565  
Moteur / Engine : V6  
Cylindrée / Capacity : 2 972 cc – 296 ch







# 133

---

## 1991 - FERRARI 348 TS

50 000 / 60 000 €

La Ferrari 348 est présentée en 1989 au salon de Francfort, un an après la mort d'Enzo Ferrari. Avec sa carrosserie dessinée par Pininfarina, elle fait le trait d'union entre la 328 qu'elle remplace, et la Testarossa dont elle s'inspire avec ses flancs percés de longues stries latérales et ses feux arrière recouverts par une grille. Cette berlinette est animée par un V8 3.4 litres développant 300 chevaux à injection Bosch implanté longitudinalement en position centrale arrière. Le moteur est couplé à une boîte de vitesse manuelle à 5 rapports précise et bien étagée, positionnée transversalement à l'arrière du V8. Cette configuration permet d'abaisser le centre de gravité et de réduire le porte à faux arrière. La 348 est également le premier modèle à bénéficier d'un châssis-coque alors que précédemment les Ferrari profitaient d'un châssis tubulaire. L'usine de Maranello produira 4228 exemplaires de la 348 TS avant d'être remplacée par la 355 en 1995. La Ferrari 348 demeure une authentique voiture de sport à la sonorité envoutante oscillant entre des ronronnements graves et des hurlements métalliques. Une voiture à la conduite virile qui vous procurera un plaisir rare et ce pour un prix tout à fait raisonnable.

Le modèle présenté à la vente est une Ferrari 348 TS en très bon état de conservation, vendue neuve en septembre 1991 en Italie, elle arrive en France en 2015. Son compteur affiche aujourd'hui 41 967 kilomètres certifiés. L'actuel propriétaire en fit l'acquisition en 2016 et n'a que très peu roulé depuis. Cette auto est présentée dans la classique mais éternelle livrée « Rosso Corsa » du plus bel effet, avec intérieur en cuir et moquettes noir. L'équipement de cette Ferrari ravira les amateurs les plus exigeants, l'auto étant accompagnée de sa trousse à outils, de son double de clés, ainsi que de son carnet d'entretien. La voiture a de plus été complètement révisée en mai 2016 au garage Gauduel avec notamment remplacement de la courroie de distribution. Cette auto, dans un très bon état d'origine, est prête à prendre la route. Ne laissez pas passer cette chance d'acquérir un modèle séduisant qui saura vous procurer plaisir et satisfaction.

---

Faible kilométrage  
Agrément du toit amovible  
Sort de révision, carnet à jour

*Low mileage  
Attractive removeable roof panel  
Just serviced, service booklet up-to-date*

Carte grise française  
Châssis : ZFFKA36B000091402  
Moteur / Engine : V8  
Cylindrée / Capacity : 3 405 cc – 300 ch





*The Ferrari 348 was launched at the Frankfurt Motor Show in 1989, a year after Enzo Ferrari's death. With bodywork designed by Pininfarina, it represents a link between the 328, which it replaced, and the Testarossa, from which it took the inspiration for its straked side air intakes and the grille covering its rear lights. The berlinetta was powered by a 3.4-litre V8 producing 300 bhp, fitted with Bosch fuel injection and installed lengthwise in a rear-mid position. The engine was combined with a 5-speed manual gearbox, with a precise change and well-spaced ratios, sited transversely behind the V8. This configuration made it possible to lower the centre of gravity and shorten the rear overhang. The 348 was also the first model to use a pressed steel chassis, as opposed to the tubular chassis of earlier Ferraris. The factory in Maranello produced 4228 examples of the 348 TS before it was replaced by the 355 in 1995. The Ferrari 348 remains a true sports car, with an engine note which alternates between a deep purr and a metallic howl. A physical car to drive, which will give you great pleasure for a very moderate outlay.*

*The car which we are offering for sale is a Ferrari 348 TS in very good condition. Sold new in Italy in September 1991, it came to France in 2015 and has now covered a certified mileage of 26,077 miles (41,967 km). Its current owner bought it in 2016 and has used it little since. The car is presented in 'Rosso Corsa' – classic, timeless and most attractive – with a leather interior and carpets in black. The equipment supplied with this Ferrari will please the most demanding enthusiast, as the car comes with its toolkit, two sets of keys and its service booklet. In addition, the car was fully serviced by the Gauduel dealership in May 2016, when the timing belt was changed. In very good original condition, this car is ready for the road. Don't miss this opportunity to buy an attractive model which will give you pleasure and satisfaction.*



## 1982 - RENAULT 5 TURBO

90 000 / 120 000 €

Lancé en 1977 sous le numéro 822 chez Renault, le projet de la 5 Turbo est le fruit de la volonté de Jean Terramorsi et son adjoint Henry Lherm, d'élaborer une automobile de rallyes et de compétitions en groupe 3 et B, dérivée de la voiture de série qu'est la R5. Le style de la voiture est confié à Yves Légal et la motorisation aux ingénieurs Masset et Chasselut. La version définitive est présentée au salon de l'automobile de Bruxelles en 1980. La Renault 5 Turbo est alors la première voiture française équipée d'un moteur à essence turbocompressé. Sa motorisation, placée en position longitudinale arrière, est celle de la R5 Alpine avec une alimentation à injection mécanique couplée à un turbo Garrett T3, lui permettant de développer 160 chevaux, tout en limitant la prise de poids par rapport au modèle de base, pour rester en dessous de la limite fatidique de la tonne. Le tout est associé à une boîte de vitesse à 5 rapports et des suspensions avant et arrière à triangles superposés. Cette auto concentre les points forts des autres modèles de la gamme Renault, notamment les disques de frein avant ventilés de la R17 et à l'arrière ceux de l'Alpine A310. Les performances sont au rendez-vous, avec 160 chevaux pour 970 kg, le 1000 m départ arrêté est avalé en 27.8 secondes. Spécificité de la 1ère série, l'intérieur aussi avant-gardiste que spectaculaire était dessiné par Bertone, lui conférant un charme supplémentaire indéniable. La Renault 5 Turbo ne fut d'ailleurs produite qu'à 1690 exemplaires de 1980 à 1982 seulement, car remplacée dès 1982 par la Turbo 2 dont 3167

exemplaires seront construits, avec essentiellement des évolutions esthétiques tenant à des impératifs économiques, notamment relatifs à l'habitacle jugé trop dispendieux sur la turbo « 1 ». Relativement peu diffusée et un temps délaissée, la Renault 5 Turbo est aujourd'hui très recherchée et n'échappe pas à la règle selon laquelle la 1ère version est la plus convoitée des amateurs éclairés.

La voiture de notre vacation est une superbe Renault 5 Turbo 1 mise en circulation le 2 juin 1982 et portant le numéro 1465. Elle fait donc partie des 445 dernières Turbo produites en 1982 et est équipée des vitres électriques. De couleur bleu marine 403 avec pare-chocs gris bronze mat 614 et autocollants bleu olympique, notre R5 Turbo se présente dans une très rare livrée, à la fois chic et sportive, caractéristique de son millésime, puisque le bleu 403 n'a été proposé au catalogue qu'en 1982. Seulement 7 exemplaires auraient d'ailleurs été délivrés dans cette couleur. Cette présentation extérieure, finie par les classiques jantes en alu brossé et noir, se marie à merveille avec un intérieur en semi cuir beige agrémenté de velours beige à rayures bleues, associé à des moquettes bleues elle aussi. Cette Renault 5 Turbo s'offre à vous dans un très bon état de conservation. En effet, la voiture n'a jamais fait l'objet d'une restauration mais plutôt d'un entretien soigné, prodigué par des propriétaires attentionnés, dont l'un qui l'a conservée de 1986 à 2011 avant que son propriétaire actuel n'en fasse l'acquisition. Cette histoire claire est complétée par un solide dossier de

Version la plus recherchée, configuration rare  
Etat de conservation intéressant  
Même propriétaire pendant plus de 25 ans

*The most highly sought after version, very rare colour scheme  
Interesting and original condition  
Same owner for 25 years*

Carte grise française  
Châssis : VF1822000C0000052  
Moteur / Engine : 4 cylindres en ligne  
Cylindrée / Capacity : 1 397 cc – 160 ch



factures attestant des opérations réalisées et permettant de certifier le kilométrage. Argument supplémentaire, notre R5 Turbo est accompagné de son carnet d'entretien d'origine et de divers manuels de bord dans leur pochette. En plus de son état d'usage très appréciable et qui lui confère tout le charme d'une voiture ayant une histoire, cette R5 Turbo fonctionne bien et ne demande qu'à rouler. Au gré de ses montées en régime impressionnantes nul doute qu'elle vous redonnera le sourire instantanément. La Renault 5 Turbo est, dans sa version originelle, devenue mythique au fil des ans. Rare et véritable icône, elle devient aujourd'hui une pièce de choix dans toute collection automobile. Particulièrement difficile à trouver en bon état d'origine, notre exemplaire est une réelle opportunité tant la côte des premières séries ne cesse de s'enflammer. N'attendez pas, après il sera trop tard !



Started in 1977 under the Renault project number 822, the project for the 5 Turbo stemmed from the determination of Jean Terramorsi and his deputy Henry Lhern to develop a car to compete in rallies and group 3 and B competitions, using as a basis the R5 standard production car. Yves Légal was put in charge of styling and the engineers Masset and Chasselut took on the engine development. The finalized product was presented at the Brussels Motor Show in 1980. The Renault 5 Turbo was the first French car to be fitted with a turbocompressed petrol engine. This was positioned lengthways in the rear and was the R5 Alpine unit with mechanical fuel injection in conjunction with a Garrett T3 turbo, producing 160 bhp but limiting the additional weight compared to the basic model. The aim was to avoid going over

the fatal ton mark. The gearbox had 5 speeds and front and rear suspensions used superimposed wishbones. The best components from other models of the Renault range were incorporated into the 5 Turbo, such as the ventilated front brake discs from the R17 and the rear ones from the Alpine A310. The performance was up to expectations, with 160 bhp for an overall weight of 970 kg. From a standing start the 1000 metre mark was passed in 27.8 seconds. Specific to the first series was a spectacular avant-gardist interior designed by Bertone, which gave an undeniable extra charm. Only 1690 specimens of the Renault 5 Turbo were built from 1980 to 1982 when the model was replaced by the Turbo 2, of which 3167 were produced. Most of the changes to the second series were dictated by economy measures, particularly concerning the interior of which the production cost was judged to be excessive. With fewer produced and for a while disdained, the Renault 5 Turbo is today highly sought after and follows the rule that the first version of any model is usually the most highly prized by knowledgeable enthusiasts.

The car on offer is a superb Renault 5 Turbo 1, first registered on June 2nd 1982 and bearing the number 1465, indicating that she was among the last 445 Turbo cars to be built in 1982 and is equipped with electric windows. Painted navy blue (403) with matt grey-bronze bumpers (614) and Olympus blue stickers, this R5 Turbo has a very rare livery, both chic and sporty. This colour scheme is unique to the 1982 model year as the blue 403 was in the catalogue for just that single year and only 7 cars were delivered with it. The external presentation, completed by the classic brushed aluminium and black wheels, is further enhanced by a harmonious combination with upholstery in beige leather and beige velvet with blue stripes and with matching blue carpets. This car is in well preserved original condition, never having been restored but having been carefully looked after by its successive owners, one of whom kept it from 1986 until 2011 when he sold it to the current owner. This clear and unbroken history is complemented by a comprehensive file of invoices, which show the work done and prove that the odometer reading is genuine. An additional attraction is that the car still has the original wallet containing the handbooks and maintenance record. In addition to the charm of an impeccable unrestored car, whose condition bears witness to its history, this R5 Turbo is in excellent mechanical condition and just asks to be driven. The rapidly rising revs will bring an instant smile to your face. This first series of the Renault 5 Turbo has progressively acquired iconic status and is worthy to take pride of place in any car collection. As it has become increasingly difficult to find one in good original condition, the car we present gives you an outstanding opportunity before prices rise any further. Do not wait until prices have gone through the roof.







135

## 1996 - VENTURI 260 LM

50 000 / 60 000 €

Enfant du rêve de Gérard Godfroy et Claude Poiraud, la Manufacture de Voitures de Sport, MVS, est l'une des plus grandes tentatives françaises de voitures haut de gamme de l'après-guerre. Après bien des péripéties, la marque apparue en 1984 peine véritablement à se faire un nom sur un marché extrêmement concurrentiel, l'une des raisons pour lesquelles Venturi n'aura pas réussi à produire plus de 1000 exemplaires au cours de son existence. En effet, les voitures sont d'une qualité exceptionnelle, dignes des sportives les plus prestigieuses, mais elles coûtent trop cher. En effet, Venturi était la seule marque française à proposer de réelles voitures de sport. Son plus grand succès, le modèle 260, dont 188 modèles sortiront des chaînes, est une vraie réussite et offre un savant mélange de luxe et de sportivité. Le moteur V6 gagne ses lettres de noblesse en même temps qu'il gagne un turbo, un châssis court et une carrosserie dessinée par Gérard Godfroy qui n'est pas sans rappeler certaines Ferrari ou autres Lotus Esprit. Plusieurs séries limitées verront le jour, dont la version LM. Celle-ci reçoit des sièges baquets spécifiques de marque Recaro, un tableau de bord plaqué de carbone, des jantes O.Z. Racing de 17 pouces en magnésium, ainsi qu'une plaque venant rappeler la rareté de l'objet. Car en effet, les Venturi sont rares. Inutile de préciser que les séries limitées apportent un supplément d'exclusivité.

Le modèle que nous présentons à la vente est un coupé 260 LM, exceptionnel à plus d'un titre. Il s'agit tout d'abord de l'avant dernier véhicule de la série LM d'après son numéro de châssis, de couleur gris nimbus argenté avec un intérieur en cuir noir et un tableau de bord en fibres de carbone. Cette configuration est conforme à celle d'origine. Immatriculée pour la première fois le 18 Janvier 1996, l'auto aurait eu une histoire particulière car immobilisée pendant plusieurs années avant d'être revendue suite à un héritage. D'après nos renseignements, cette Venturi affichait environ 12 000 kilomètres en 2010. Puis, en 2014, à environ 23 000 kilomètres, l'auto a subi une importante révision portant notamment sur le freinage, les suspensions, la vidange de tous les filtres ainsi que la réfection de l'échappement. Affichant aujourd'hui à peine plus de 27 000 kilomètres, cette auto qui a fait le bonheur de son propriétaire actuel, très impliqué dans le monde de la compétition et de l'ingénierie, est prête à changer de main et de vous faire découvrir les sensations uniques de l'une des dernière grandes GT françaises de la fin du XXème Siècle.

---

Kilométrage extrêmement faible  
Seulement 32 exemplaires  
Modèle rare, exclusif, performant

*Extremely low mileage  
Only 32 cars built  
Rare, exclusive, high-performance model*

Carte grise française  
Châssis : VK8 CUP51195CE0135  
Moteur / Engine : Six cylindres en V à 180°  
Cylindrée / Capacity : 2 849 cc – 260 ch





*Born out of the dream of Gérard Godfroy and Claude Poiraud, MVS – the Manufacture de Voitures de Sport – was one of the greatest attempts to produce a prestige French car after the war. After all manner of incidents, the marque - which made its appearance in 1984 - struggled to make a name for itself in an extremely competitive market, one of the reasons why Venturi produced fewer than 1000 cars in the course of its existence. The cars were indeed exceptional, standing comparison with the most prestigious sports cars, but they were too expensive. Venturi was the only French make to offer true sports cars. Its most successful model, the 260, of which 188 examples were produced, was a real success, offering a judicious mix of luxury and sporting performance. The V6 engine earned its reputation when it gained a turbocharger, a short wheelbase and a body designed by Gérard Godfroy which was reminiscent of some Ferraris or the Lotus Esprit. Several limited-edition models emerged, among them the LM. This was fitted with Recaro bucket seats specific to the model, a carbon-fibre dashboard, 17-inch OZ Racing magnesium alloy wheels and a plaque which served as a reminder of the car's rarity. And rare the Venturi certainly is, with the limited-edition models adding a further dose of exclusivity.*

*The model which we are offering for sale is a 260 LM coupé, which is exceptional in more ways than one. First of all, according to its chassis number, it is the last car but one in the LM series; it is finished in Nimbus silver-grey with a black leather interior and carbon-fibre dashboard, in accordance with its original specification. First registered on 18 January 1996, the car had an unusual history, as it was laid-up for several years before being sold following an inheritance. According to our information, the Venturi had covered approximately 7500 miles (12,000 km) in 2010. Then in 2014, when it had covered about 14,300 miles (23,000 km), it underwent a major service covering the brakes and suspension as well as changing all the filters and fluids and rebuilding the exhaust. With less than 17,000 miles (27,000 km) recorded today, this Venturi has delighted its current owner, who is actively involved in competition and engineering; it is ready now to let a new owner discover the unique experience of driving one of the last great French GTs from the end of the 20th century.*







# 136

## 2004 - FERRARI 575 MARANELLO HGTE

120 000 / 160 000 €

Lancée en 1996, après la ligné des Testarossa à moteur central arrière, la Ferrari 550 Maranello marque le retour de Ferrari au moteur V12 placé à l'avant pour sa berlinette la plus performante. Le dessin d'une grande beauté est une nouvelle fois signé Pininfarina. Le moteur 5.5L, dérivé de celui de la 456 GT, développe dans la Maranello 485 chevaux et un couple amélioré culminant à 568 Nm à 5000 tours/min, permettant à cette GT d'atteindre les 320km/h. Cette mécanique de hautes performances est associée à une boîte manuelle 6 vitesses, située à l'arrière, procurant ainsi une répartition des masses optimum. La 550 Maranello évoluera en 2002 pour devenir la 575 M, sur laquelle le moteur est poussé à 5.7L de cylindrée pour développer 515 chevaux, le freinage renforcé et l'intérieur redessiné. Sur ce modèle affuté, la boîte de vitesse séquentielle Magneti-Marelli, de type F1 avec palettes au volant, était proposée pour renforcer le caractère sportif de l'auto en réduisant le temps de passage des rapports. La ligne très intemporelle de la 550 est largement conservée hormis le bouclier avant qui est légèrement retravaillé. Un ASR complété par un anti-patinage et des suspensions réglables assistent toujours le pilote. Avec un couple de 600 Nm à 5250 tours/min pour une vitesse maximum de 326km/h et un 0 à 100 km/h en 4.2 secondes, contre 4,4 secondes pour la 550, les performances de la 575M sont époustoufflantes. Pour autant, en 2004, face à une concurrence acharnée dans la course à la puissance, Ferrari riposte avec une version encore plus exclusive

de son modèle: la 575 Maranello Handling GTC. La présentation et l'équipement de cette série spéciale typée circuit comprend les phares au xénon, des jantes 19 pouces boulonnées, des freins carbone-céramique, un arceau cage recouvert de cuir, des sièges baquets sport, l'emblème Ferrari brodé sur les ceintures de sécurité, un échappement retravaillé, la boîte F1 et des suspensions raffermies. Cette version peu diffusée connaîtra également une variante 575M HGTE, quasi identique à ceci près qu'elle n'est pas équipée des freins en carbone mais en acier classique pour plus de polyvalence. C'est précisément ce très rare modèle que nous avons la chance de vous présenter dans cette vente.

Délivrée neuve à la concession Ferrari Ghom de Singen en Allemagne le 20 juin 2003, cette très rare 575M Maranello HGTE a été mise en circulation le 8 avril 2004. Elle est dans une magnifique livrée à la fois chic et sportive, noire, intérieur cuir noir avec moquettes assorties, jantes titane 18 pouces avec étriers de freins rouges, complétée par les macarons d'ailes Ferrari en métal émaillé. La voiture est en excellent état général et son équipement complet du plus bel effet. Dotée de feux xénon, d'un arceau entièrement recouvert de cuir, de sièges baquets avec coque en carbone et emblèmes Ferrari brodés sur les harnais de sécurité, ainsi que d'une multitude d'inserts en carbone dans l'habitacle, dont volant, contre-portes, palettes au volant, fonds de compteurs, le tout associé à un

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

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

Carte grise française  
Châssis : ZFFBT55B000131566  
Moteur / Engine : V12  
Cylindrée / Capacity : 5 748 cc – 515 ch



pédalier alu, la voiture invite ainsi à la conduite sportive sans oublier l'esthétisme. La ligne de l'auto est d'ailleurs très avantageusement mise en valeur par certains éléments de carrosserie qui sont recouverts de carbone, à savoir poignées de porte, trappe à essence, gicleurs de lave-glace, lame de pare-brise et becquet arrière. Cet assortiment résolument dynamique permet de profiter pleinement de la suspension raffermie spécifique à cette version et de l'échappement Fuchs qui a été installé. Argument supplémentaire si il en fallait un : cette 575 M HGTE a toujours été entretenue comme en atteste son carnet d'entretien et sort d'une



révision incluant le remplacement de la courroie de distribution chez Ferrari Sausheim. Elle sera en outre livrée avec sa trousse à outils, ses doubles de clés et tous ses carnets ainsi que ses deux silencieux d'origine.

De par sa configuration, son kilométrage raisonnable et son estimation attractive pour une série spéciale d'un modèle finalement déjà peu répandue (2548 Ferrari 575M produites), c'est un exemplaire tout à fait exceptionnel que nous vous proposons. Une GT belle, performante, agressive et dont le statut d'icône est unanimement reconnu.

*Launched in 1996, following the rear mid-engined Testarossa models, the Ferrari 550 Maranello signalled Ferrari's return to a front-mounted V12 for its most powerful coupé. Once again, its beautiful lines were penned by Pininfarina. The 5.5-litre engine, derived from that fitted to the 456 GT, produced 485 bhp in the Maranello, with peak torque increased to 568 Nm at 5000 rpm, allowing the GT to attain a top speed of nearly 200 mph (320 km/h). This high-performance engine was combined with a 6-speed manual gearbox, mounted at the rear, so ensuring an ideal weight distribution. In 2002, the 550 Maranello was developed to become the 575 M: the engine was enlarged to 5.7 litres to produce 515 bhp, the brakes were updated and the interior redesigned. On this highly-developed model, Magneti-Marelli's F1-type sequential gearbox, with paddle shifters on the steering column, was offered to strengthen the sporting character of the car and to reduce shift times. The timeless lines of the 550 were carried over largely unchanged, with the exception of the lower front panel, which was slightly revised. A traction control system and adaptive suspension remained on hand to help the driver. With maximum torque of 600 Nm at 5250 rpm, the 575 M's performance was staggering, reaching a top speed of 203 mph (326 km/h) and sprinting from 0-62 mph (100 km/h) in just 4.2 seconds (versus 4.4 for the 550). Nonetheless, faced with intense competition and a race for ever greater power, Ferrari struck back in 2004 with an even more exclusive version, the 575 Maranello Handling GTC. This track-oriented special model featured xenon headlamps, split-rim wheels, carbon ceramic brakes, a leather-covered roll cage, race-style bucket seats, the Ferrari emblem sewn onto the seat belts, a re-worked exhaust system, the F1 gearbox and stiffened suspension. Alongside this version – sold in limited numbers – the 575 M HGTE version was also offered: it was almost identical, except that it was fitted with conventional steel brakes rather than carbon ceramics for improved all-round use. It is this extremely rare model that we are fortunate to offer in this auction.*





*Delivered new to the Gohm Ferrari dealership at Singen in Germany on 20 June 1993, this exceedingly rare 575M Maranello HGTE was first registered on 8 April 2004. Both elegant and sporting, it is magnificently finished in black paintwork with a black leather interior and matching carpets, and fitted with 18-inch titanium wheels with red brake callipers, set off by enamelled Ferrari shields on the wings. The car is in excellent overall condition and its comprehensive equipment is particularly attractive. Equipped with xenon headlamps, bucket seats with carbon shells and Ferrari emblems sewn onto the seat belts, as well as a host of carbon-fibre inserts inside the car – including the steering wheel, door cards, paddle shifters and instrument faces – and an aluminium pedal set, the car begs to be driven hard, yet remains a pleasure for the eyes. The car's styling is brought out all the more by the body parts finished in carbon-fibre: the door handles, fuel flap, screenwash nozzles, windscreen trim strip and rear spoiler. With a clear focus on dynamics, this equipment allows the driver to make the most of the stiffened suspension unique to this model and the Fuchs exhaust which has been fitted. As if further justification were needed, this 575 M HGTE has been regularly maintained, as its service booklet confirms, and has just undergone a major service, including the replacement of the timing belt, by Ferrari Sausheim. In addition, it will be supplied with its toolkit, two sets of keys, service booklets and the two original exhaust silencers. Its specification, reasonable mileage and attractive price estimate for a special series of a model itself produced in limited numbers (2548 Ferrari 575M's were built) make the car we are offering an outstanding example. A GT which is beautiful, powerful and aggressive, and which is universally recognised as an icon.*



# 137

## 1970 - ALPINE A110 1600 S GR. IV - EX JEAN SAUREL

100 000 / 120 000 €

Voici une berlinette dont l'histoire mérite de vous être contée tant elle révèle les liens uniques qu'un pilote peut entretenir avec sa machine. D'après les documents délivrés par Alpine, cette A110 1600 S Groupe IV est sortie d'usine le 20 mars 1970 avec le numéro de fabrication 2651 et fut équipée d'un moteur type 807-25, d'une boîte plus solide et d'un échappements piste. Elle est alors vendue neuve au pilote Nimois, Jean Saurel. Ce dernier prend livraison de sa 1600 S Groupe 4 directement chez Alpine où les clés lui sont remises par Jacques Cheinisse (ancien pilote et directeur de la marque). A son volant, il s'engage dans plusieurs rallyes en 1970 et 1971, remportant plusieurs victoires au classement général conférant à notre Alpine un palmarès impressionnant : Critérium des Cévennes, Rallye de la Lozère ou encore le Rallye du Mont-Blanc. Au Grand National Tour Auto 1970, il parvient à se classer sixième. Il se sépare ensuite de son Alpine et en perd la trace. En ayant conservé une clé dans la tirelire de sa fille, il n'aura de cesse d'essayer de la retrouver. Objectif atteint fin 2003 ! La voiture est en Corse depuis 1996, après avoir été immatriculée dans les Bouches-du-Rhône depuis 1986. Sa coque a entre-temps été remplacée et équipée d'ailes larges. Sa boîte spéciale (364 - 06) a laissé place à une version

353 à 5 rapports. Jean Saurel rachète alors son ancienne Alpine et monte un nouveau moteur préparé par son ami Jean Ratier qui se révèle plus performant que celui d'origine. D'après Alpine et Jean Saurel, cette voiture est alors la seule A110 Groupe 4 encore entre les mains de son premier propriétaire qui, de surcroît, continue à l'engager en compétition. Il reprend le volant et participe au Cévennes Classic en 2008, à la Montée Historique de Collias en 2010 et au Rallye Orange-Mont Ventoux en 2011, avant de disparaître en août 2011. Depuis, la voiture n'aura pas roulé avant d'être remise en route en 2015, avec des freins revus et la carburation refaite et réglée.

Vendue aux enchères à Rétromobile, cette Alpine est alors acquise par son propriétaire actuel en Février 2016. N'ayant que très peu roulée depuis, elle se présente dans un bel état général en plus de son historique limpide et de son palmarès éloquent ! Avec le retour aux avant-postes de la marque Alpine, cette berlinette est prête à reprendre du service sur les plus grandes épreuves historiques (circuit ou rallye). Performante et agile, elle prodiguera des sensations incroyables à son pilote... De quoi satisfaire tout grand amateur de berlinette.

---

Reine des rallyes  
Très bel historique  
Important palmarès

*Rally queen  
Outstanding history  
Substantial record of success in competition*

Carte grise française  
Châssis : 16693





*This competition car has a history which is well worth recounting as it reveals the touching attachment that a driver can have for his machine. According to the documents produced by Alpine, this A110 1600 S Group IV left the factory on March 20th 1970 with the production number 2651. She was fitted with a Type 807-25 engine, a reinforced gearbox and a racing exhaust system. She was sold to Jean Saurel, a racing driver from Nîmes. He went to collect his car direct from the factory, where he was handed the keys by Jacques Cheinisse, a former racing driver at that time a director of the company. Jean Saurel drove his new car in a number of rallies in 1970 and 1971 and achieved overall victory in several of them, including the Critérium des Cévennes, Rallye de la Lozère, Rallye du Mont-Blanc, thus giving the car an impressive list of results. In the Grand National Tour Auto of 1970, he managed to finish in 6th place. He then sold the car and lost track of her. Having kept a key in his daughter's moneybox, he embarked on a long quest to find the car again and finally managed in 2003. The car had been in Corsica since 1996, after having been registered in the Bouches-du-Rhône département in 1986. The bodyshell had been replaced in the meanwhile and wide, flared wheel arches fitted. The original special gearbox (364 - 06) had been discarded in favour of a 5-speed version (353). Jean Saurel bought back his old Alpine and fitted a new engine prepared by his friend Jean Ratier and which proved to perform better than the original one. According to Alpine and Jean Saurel, this car became the only A110 Group 4 still in the hands of its first owner and, moreover, which was still in active competition use. At the wheel once again, he took part in the Cévennes Classic in 2008, the Montée Historique de Collias in 2010 and the Rallye Orange-Mont Ventoux in 2011. After Jean Saurel's death in August 2011, the Alpine was not used again until it was serviced in 2015 to prepare it to return to the road, with the brakes overhauled and the carburation restored and tuned.*

*This Alpine was then bought by its current owner at an auction at Rétromobile in February 2016. Having only been lightly used since then, the car is in very good overall condition. Her clear, known provenance and her extensive competition record are major advantages. At a time when the Alpine marque prepares once more to take the limelight, this car is ready to enter all the major competitions for historic vehicles (both racetrack and rally) Rapid and agile, she will guarantee incredible excitement for her next driver. She has everything to please any lover of competitive coupés.*





- 1970 Rallye FLEURS ET PARFUMS 3ème au SCRATCH  
2ème de GROUPE
- 1970 C.C BAGNOLS SABRAN  
4ème au SCRATCH, 1er de GROUPE
- 1970 C.C. COLLIAS  
3ème au SCRATCH, 2ème de GROUPE
- 1970 Rallye de la LOZÈRE  
1er au SCRATCH, 1er de GROUPE
- 1970 Rallye VERCORS VIVARAIS  
2ème au SCRATCH, 2ème de GROUPE
- 1970 Rallye du PETROLE - Abandon
- 1970 Rallye du MONT BLANC  
1er au SCRATCH, 1er de GROUPE
- 1970 Rallye des ROSES  
2ème au SCRATCH, 2ème de GROUPE
- 1970 Grand National Tour Auto  
6ème au SCRATCH, 4ème de GROUPE
- 1970 Rallye Tour CORSE 1970 - Abandon
- 1970 Rallye CRITÉRIUM DES CÉVENNES  
1er au SCRATCH, 1er de GROUPE
- 1970 Rallye Forez - Abandon
- 1971 Rallye CRITÉRIUM ALPIN - Abandon
- 1971 CC COLLIAS  
3ème au SCRATCH, 3ème de GROUPE, 1er de classe
- 1971 Rallye VERCORS VIVARAIS  
4ème au SCRATCH, 3ème de GROUPE, 3ème de classe
- 1971 Rallye COUPE DES ALPES - Abandon
- 1971 Rallye du MONT BLANC - Abandon
- 1971 Rallye BAYONNE COTE BASQUE  
14ème au SCRATCH
- 1971 Rallye TOUR DE CORSE - Abandon
- 1971 Rallye CRITÉRIUM DES CÉVENNES - Abandon



## 1967 - PEUGEOT 404 CABRIOLET INJECTION

10 000 / 15 000 €

Présenté au Salon de Paris en 1961, le cabriolet 404 préfigure le renouveau stylistique de Peugeot. Grâce au renouvellement du partenariat noué sur la 403 avec le carrossier turinois Pininfarina, celui-ci offre à la marque sochaliennaise une carrosserie fine, élégante et racée qui inscrira le 404 cabriolet parmi les plus belles voitures françaises des années 60. Au-delà de sa ligne raffinée, ce modèle est l'un des rares cabriolets à proposer quatre vraies places. Même si la filiation avec la berline paraît évidente, le cabriolet se veut beaucoup plus exclusif et se compare plus facilement aux grandes sportives italiennes. Assemblé directement chez Pininfarina, il affiche un prix de vente presque deux fois supérieur à celui de la berline et avoue d'emblée une ressemblance frappante avec la Ferrari 250 GT ! Produit à 10 389 exemplaires de 1962 à fin 1968, le cabriolet 404 reprend l'ergonomie intérieure de la berline, la robustesse de sa mécanique et ses qualités routières. Côté style, l'Italie coule dans ses veines.

Nous vous présentons ici un modèle "sorti de grange", stocké dans un garage privé des Hauts de Seine depuis trente-trois ans. La voiture fut livrée neuve en Charentes en septembre 1967. Revendue le 27 mai 1982, elle restera pendant trente-cinq ans entre les mains de son actuelle propriétaire qui l'utilisera pendant

deux ans, les week-ends d'été et pendant les vacances, pour se rendre dans sa propriété familiale en Champagne, non loin de Reims. A partir de 1984 (date d'immatriculation dans le 92), la propriétaire ne disposant plus de son parking dans sa résidence de Boulogne Billancourt, confiera son cabriolet à sa sœur qui le stockera dans le garage dont il est sorti récemment. Ce cabriolet appartient à la deuxième série produite à partir de juin 1966. Il s'agit, en l'occurrence, de la version la plus recherchée par les collectionneurs. On la reconnaît à sa calandre redessinée qui incorpore deux phares à iode à longue portée, des clignotants avant agrandis et une jupe inférieure AV modifiée. A l'intérieur, le tableau de bord est doté de trois cadrans. Cette version propose également une nouvelle capote avec lunette arrière agrandie et une barre anti-roulis arrière. Ce modèle est surtout équipé de son injection d'origine qui est la plus cotée. Sa carrosserie arbore la teinte bleu turquoise, assurément la plus belle du nuancier de la marque, et son intérieur une sellerie en cuir noir en bel état. Cette voiture est évidemment complète et dans un état de conservation sain étant donné sa longue immobilisation dans un lieu chauffé et sec. Il s'agit d'une occasion unique à un prix défiant toute concurrence sur un marché où la cote d'un tel modèle est beaucoup plus élevée.

---

Lignes du célèbre Pininfarina  
Série la plus recherchée  
Cote à la hausse

*Famous Pininfarina design  
The most sought-after series  
Increasing value*

Carte grise française  
Châssis : 6801707  
Moteur / Engine : 4 cylindres  
Cylindrée / Capacity : 1618 cc – 96 ch





*Presented at the 1961 Paris Auto Show, the Cabriolet 404 heralded Peugeot's stylistic comeback. With its renewed partnership with the Turin-based Pininfarina designers centred on the 403, this model offered the Sochaux carmaker a narrow, elegant racing body that placed the 404 Cabriolet among the most beautiful French cars produced in the 60s. Aside from its refined lines, this model is one of the rare cabriolets to offer four seats. Even if its connection to the Berlin design is obvious, the Cabriolet was intended to be a more exclusive model that could be more easily compared to the major Italian sports cars. Built directly at the Pininfarina facilities, it had a price tag nearly two times larger than the Berlin and immediately showed a striking resemblance to the Ferraro 250 GT! With 10,389 cars produced from 1962 to the end of 1968, the Cabriolet 404 adopted the interior ergonomics of the Berlin as well as its sturdy transmission and road handling while an Italian influence could be seen in its stylistic choices.*

*We offer here a model that looks like it's just out of its packaging, thanks to a life spent in a private garage in the Hauts-de-Seine region of France for thirty-three years. The car was delivered new to the Charentes region in September 1967. Resold on May 27, 1982, for thirty-three years it has stayed in the hands of its current owner who used it for two years on summer weekends and holidays to go to his family home in Champagne, not far from the city of Reims. Beginning in 1984 (the registration date noted in the 92 region of France), the owner no longer had a parking spot for it in Boulogne-Bilancourt and gave the cabriolet to his sister who stored it in the garage that it has recently immersed from. This cabriolet is part of the second series that was produced starting in June 1966, making it the most sought-after version by collectors. This can be seen in its redesigned grill that incorporates two long-range iodine headlights, enlarged front indicator lights and a modified lower front skirt. Inside, the dashboard has three main dials. This version also offers a new cover with an enlarged rear light and a rear anti-roll bar. The model is equipped with its original injection system, which is highly sought after. Its body wears a coat of turquoise blue, certainly the most beautiful option on the manufacturer's colour chart, and it's the black leather seats are in excellent condition. This car is completely outfitted and in a healthy preserved condition due to its storage in a dry and heated parking garage. Its sale offers a unique opportunity to pick up this model at a price below the competition on a market where the value of such a model is listed as much higher.*



139

## 1964 - CORVETTE C1

40 000 / 60 000 €

Au début des années 1950, la marque Chevrolet présente l'un des modèles les plus emblématiques de la production américaine, la Corvette. Elle connaîtra une carrière exceptionnellement longue puisque nous en sommes aujourd'hui à la septième génération. La première, 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 six-cylindres en ligne Chevrolet de 3.9 litres accouplé à une boîte automatique General Motors. Mécaniquement simple, la Corvette a proposé dès sa naissance un design avant-gardiste pour s'imposer avec le temps comme l'un des modèles les plus emblématiques du Nouveau Monde, et définitivement associé au rêve américain. Et comme dans toutes les grandes sagas, ce sont toujours les premières séries dont les collectionneurs sont les plus friands.

La Corvette que nous proposons est une très rare C1 de 1954, dont seuls 3 640 exemplaires furent assemblés cette année. Elle est équipée de ses phares grillagés, de son hard-top ainsi que de la radio. Cette attrayante auto est offerte

à la vente dans un état du plus pur style « sortie de grange » et totalement à restaurer. Désormais dans une livrée jaune, la voiture était à l'origine de couleur « Pennant Blue ». En effet, la voiture est restée stockée pendant de très nombreuses années dans une grange Américaine jusqu'à son importation en France en 2013, ce qui est tout à fait cohérent avec l'état du véhicule, tant du point de vue de la carrosserie, de l'intérieur et du châssis. La voiture a acquis une patine inimitable, elle est d'ailleurs globalement saine et se prêtera très bien à la restauration, la mécanique de ces modèles étant simple et la carrosserie en fibre de verre non sujette la corrosion. Cette belle auto, si caractéristique de l'esprit Américain des années 1950, est une occasion unique de s'approprier un des mythes de l'automobile. Elle sera vendue avec son titre de circulation américain, son certificat de dédouanement 846-A, ainsi que l'attestation FFVE. Il ne tient qu'à vous de lui faire redécouvrir les routes qu'elle n'a plus connu depuis bien longtemps.

---

Un exemplaire très rare de la première génération de Corvette  
Une véritable « barn find condition »  
Le symbole de l'American Way of Life

*A very rare example of the first generation of the Corvette  
Car in true "barn find condition"  
A symbol of the "American Way of Life"*

Titre de circulation Américain / Attestation FFVE  
Certificat de dédouanement 846-A  
Châssis : E54S003802  
Moteur / Engine : 6 cylindres en ligne  
Cylindrée / Capacity : 3 900 cc – 150 ch





*In the early 1950s, Chevrolet introduced the Corvette, one of the most emblematic models in the entire range of American automobile production. The Corvette would enjoy an exceptionally long career as the model in production today is the seventh generation. The first generation, the C1, was at that time the first mass production car with a body made of glass fibre reinforced plastic. The highly innovative shape was directly derived from the EX-122 Roadster concept-car, which had been presented in January 1953 at the Waldorf Astoria hotel in New York. The engine was a Chevrolet 3.9 litre, straight-six unit mated to a General Motors automatic gearbox. Though mechanically simple, the Corvette was launched with a futuristic design which would over time give it the status of being one of the most emblematic models produced in the U.S.A., truly embodying the America dream. As with all successful and charismatic models, enthusiasts always favour the first series.*

*The Corvette which we are offering has great rarity value, being one of only 3 640 C1 cars produced in 1954. It is equipped with grilles over the headlights, a hardtop and an original radio. This attractive car is offered for sale in true "barn find condition" and needs a full restoration. Now painted yellow, the car originally had "Pennant Blue" bodywork. It was stored for very many years in a barn in America, before being imported into France in 2013. The condition of the body, chassis and interior are entirely consistent with this history and the car has acquired an inimitable patina. It is particularly suitable for restoration as the mechanics are simple and the plastic body does not suffer from corrosion. This beautiful car, so characteristic of the American spirit of the 1950's, offers a rare opportunity to acquire one of the great myths of automobile history. The vehicle will be sold with American registration documents, customs importation certificate 846-A and a FFVE certificate of origin. It will be up to you awake her from her long sleep and to share with her the joys of motoring in inimitable style.*



# 140

---

## 1969 - MERCEDES 280 SL PAGODE

55 000 / 75 000 €

Aurolé du succès international de ses versions 300 SL et 190 SL, Mercedes-Benz fait sensation en dévoilant au salon de Genève 1963 son nouveau roadster : la 230 SL. Sa ligne élégante teintée de sportivité séduit et met en exergue le talent du jeune designer français Paul Bracq. Eu égard à son hard top au toit concave qui rappelle les monuments bouddhistes, le surnom de « Pagode » est ajouté au patronyme SL. La Mercedes 230 SL est équipée d'office d'un moteur six cylindres en ligne de 2,3 litres qui développe 150 ch et 22 mkg de couple. Donné à l'époque pour 200 km/h, elle était l'incarnation d'une GT performante pour son époque sans pour autant revendiquer le statut d'une vraie sportive. Fin 1967, Mercedes-Benz présente et commercialise la 280 SL. Son moteur est une évolution du 6 cylindre en ligne réalésé à 2,8 litres développant 170 ch et 24,5 mkg. Si les performances demeurent inchangées en vitesse maximale, l'augmentation du couple accroît le confort de conduite et les reprises. Jusqu'en 1971, année qui marque l'arrêt de sa production avec 23 885 exemplaires, la Mercedes 280 SL Pagode connaîtra un réel succès. Elle s'inscrit assurément comme la plus accomplie et la plus enviable de la série, la direction assistée

s'avérant nécessaire et la boîte automatique recommandée. Au volant d'une Pagode discrétion rime avec distinction !

Notre modèle dispose de tous ses arguments pour séduire son futur acquéreur. Au-delà de se présenter en excellent état sur le plan de sa carrosserie et de sa mécanique, cette 280 SL offre un mariage de teintes particulièrement élégantes. Si l'on se réfère à ses codes options celle-ci fut livrée neuve aux Etats-Unis avec cette teinte dépareillée, la boîte automatique, la direction assistée et un second rétroviseur extérieur gauche. Qu'il s'agisse de sa robe arborant un blanc cassé du plus bel éclat à son intérieur habillé d'une magnifique sellerie bleutée et de moquettes assorties, en passant par ses chromes impeccables, son toit pagode en parfait état ainsi que sa garniture intérieure ou encore de son auto radio d'origine, l'ensemble est d'une présentation et d'une finition remarquables. Les boiseries sont également en parfait état tout comme sa capote bleu marine qui fut remplacée récemment. Notons que l'allumage, l'injection et les suspensions ont été revus avant la vente.

---

Superbe combinaison de couleur  
Très belle restauration  
La version la plus recherchée

*Superb combination of colours  
Excellent restoration  
The most sought-after version*

Carte grise française  
Châssis : 1130441209625  
Moteur / Engine : 6 cylindres en ligne  
Cylindrée / Capacity : 2 770 cc – 170 ch





*Following the international success of its 300 SL and 190 SL models, Mercedes-Benz created a sensation when it unveiled its new roadster, the 230 SL, at the Geneva Motor Show in 1963. Its elegant, sporting lines won over the public and underlined the talent of the young French designer Paul Bracq. Thanks to its concave hard top which recalled the form of the Buddhist temples, the sobriquet 'Pagoda' was added to its SL model name. The Mercedes 230 SL was fitted as standard with a 2.3-litre 6-cylinder in-line engine developing 150 bhp and torque of 159 lb-ft.*

*With a top speed quoted at the time of 125 mph (200 km/h), the SL embodied the high-performance GT car of its era, without being an out-and-out sports car. At the end of 1967, Mercedes-Benz introduced the 280 SL. Its engine was an evolution of the 6-cylinder in-line unit, re-bored to give a capacity of 2.8 litres and producing 170 bhp and torque of 177 lb-ft. Although its top speed remained unchanged, the increased torque improved comfort and in-gear acceleration. Right up to 1971, when production ended after 23,885 cars had been built, the Mercedes 280 SL 'Pagoda' was a great success. It is certainly the most accomplished and desirable model in the series; power steering is a must, and automatic transmission is recommended. Behind the wheel of a 'Pagoda', discretion and distinction go hand in hand!*

*Our car has all these points in its favour to win over its new owner. As well as having very good bodywork and being in excellent condition mechanically, this 280 SL offers a particularly elegant colour combination. According to its option codes, it was delivered new in the States with this distinctive colour scheme, automatic transmission, power steering and a second exterior mirror. With its lustrous cream paintwork, the interior with its magnificent blue upholstery and matching carpets, its immaculate chrome trim, and the perfect condition of its hardtop, interior and original radio, everything about the car is remarkable for its appearance and finish. The woodwork too is in perfect condition, as is its soft top, which was recently replaced. The ignition, fuel injection and suspension were overhauled before the sale.*



# 141

---

## 1960 - ALFA ROMEO 2000 SPIDER TOURING

50 000 / 70 000 €

C'est au Salon International de l'Automobile de Turin en 1957 qu'Alfa Romeo présente celle qui succède à la 1900. La 2000 en reprend globalement la mécanique mais s'inspire du style américanisant de l'époque... A deux pas du stand où est présentée la berline, le carrossier milanais Touring, qui a toujours travaillé en étroite collaboration avec la marque au Biscione, dévoile le prototype d'un roadster biplace développé sur la même plate-forme, mais à l'empattement raccourci de 22 cm. Et contrairement à la berline vivement critiquée tant par le public que par la presse, la version développée par Touring séduit. Du coup, Alfa Romeo donne son accord à la mise en production, chez Touring, de ce dérivé dont il assurera la diffusion. C'est la première fois qu'un spider aussi imposant intègre la gamme Alfa Romeo. Un an plus tard, c'est sur le stand Alfa que l'on découvre la version définitive. Sous le capot, on retrouve le 4 cylindre de la berline 2000 dont le taux de compression a été légèrement augmenté. Sa puissance est passée de 108 à 115 chevaux grâce à l'utilisation de deux carburateurs double corps au lieu d'un seul. De quoi permettre à ce cabriolet de 1180 kilos d'atteindre les 170 km/h et d'offrir des accélérations dignes de ce nom grâce à sa boîte de vitesse à cinq rapports. Autant d'arguments qui permettent à l'Alfa Romeo 2000 Spider Touring de séduire une clientèle huppée.

Le modèle que nous vous présentons arbore une carrosserie en très bel état général dont les lignes sont rehaussées par une peinture rouge de belle facture. Sa sellerie est également très belle, à l'instar de ses garnitures d'habitacle et de ses moquettes. Sa planche de bord conforme à l'origine est équipée de son instrumentation Veglia complète et de son autoradio d'époque. Cette Alfa dispose de son volant d'origine, ainsi que de sa capote et de son couvre-capote, tous deux en bon état. A l'utilisation, ce cabriolet révèle un comportement équilibré sur tous les plans (moteur, boîte de vitesses, freinage...). Signalons que le faisceau électrique, le rééquilibrage des trains et le radiateur d'eau ont bénéficié d'une révision juste avant la vente. Les pneus Michelin 165 400 X ont également été remplacés. Il est important de préciser que la voiture avait fait l'objet d'un rapport détaillé en avril 2014 se révélant extrêmement satisfaisant. Produit de 1958 à 1961 à 3 443 exemplaires, ce cabriolet haut de gamme bénéficiant d'une élégante carrosserie Touring Superleggera et d'un confort bien supérieur aux Spider Giulietta et Giulia est particulièrement rare et recherché dans la gamme Alfa Romeo. Plus agréable à conduire et plus belle que la 2600 qui lui succèdera, il s'agit d'une occasion unique de devenir le propriétaire de l'un des cabriolets italiens les plus élégants de la fin des années 50.

---

Carrosserie Superleggera  
Mécanique performante et fiable  
Incarnation de la Dolce Vita

*Bodywork by Superleggera  
Reliable engine offering good performance  
The perfect incarnation of la dolce vita*

Carte grise française  
Châssis : AR10204 01608  
Moteur / Engine : 4 cylindres en ligne  
Cylindrée / Capacity : 1 975 cc – 115 ch





Alfa Romeo presented the successor to the 1900 at the Turin International Motor Show in 1957. The 2000 carried over its mechanical specification largely unchanged, but was inspired by the American style of the time. A few feet away from the stand where the saloon was on show, the Milan-based designer Touring, which had always worked closely with Alfa Romeo, unveiled the prototype for a two-seat roadster based on the same chassis, but with its wheelbase shortened by 9 inches (22 cm). Alfa Romeo immediately gave its approval for this version – which it would distribute – to go into production at Touring. It was the first time that such a striking spider had been included in Alfa Romeo's range. A year later, the definitive version could be seen on Alfa's stand. Under the bonnet was the 4-cylinder engine from the 2000 saloon, with a slightly increased compression ratio. Its power went up from 108 to 115 bhp, thanks to the use of two double-barrel carburetors rather than one. These changes enabled the convertible weighing 2600 lb (1180 kg) to reach a top speed of 106 mph (170 km/h) and offer decent acceleration, thanks to its 5-speed gearbox. These were all good arguments which allowed the Alfa Romeo 2000 Spider Touring to appeal to well-off customers.

The body of the model we are offering for sale is in very good general condition, set off by its beautiful red paintwork. Its upholstery is also in fine condition, together with the rest of its interior trim and carpets. The dashboard is as originally fitted, with a full set of Veglia instruments and period radio. The Alfa still has its original steering wheel, along with its hood and tonneau cover, both in good condition. The convertible feels well-balanced to drive in every way (engine, gearbox, brakes ...). It should be noted that the wiring loom, wheel balance and radiator all received attention just before the sale. The Michelin 165 400 X tyres were also replaced. Most importantly, a detailed examination of the car was carried out in April 2014, which proved extremely satisfactory.

3443 examples of this up-market convertible were built from 1958 to 1961; with its stylish Superleggera Touring bodywork and a level of comfort far superior to the Giulietta and Giulia Spider models, it is a particularly rare and sought-after version in Alfa Romeo's range. More pleasant to drive and better-looking than the 2600 which followed it, this model offers a unique opportunity to become the owner of one of the most elegant Italian convertibles of the late 1950's.







142

## 1970 - ALFA ROMEO GT 1750 VELOCE

32 000 / 35 000 €

Introduit en 1963, produit dans la nouvelle usine d'Arèse, l'Alfa Giulia est dessinée par Giugiaro alors jeune designer chez Bertone. La plate-forme de la berline est raccourcie et apparaît un élégant coupé à caractère sportif. Présentée en 1967, la GT 1750 Veloce conserve un double arbre à cames en tête porté à 1779 cc et développe 118 chevaux.

Très proche dans le style, quelques modifications esthétiques portent sur la nouvelle calandre qui est pourvue de quatre phares et l'habitacle, plus cosu avec des sièges ajourés pour un meilleur maintien et confort.

Le modèle 1750 constitue pour de nombreux puristes la version la plus aboutie et la plus agréable à conduire des Giulia.

Notre exemplaire se présente dans un état exceptionnel. Livré neuve en Belgique, la voiture a conservé son moteur, sa boîte de vitesses et sa teinte d'origine. De 2009 à 2012, notre 1750 a bénéficié d'une restauration totale de grande qualité. La carrosserie a été mise à nue et la peinture exécutée avec le plus grand soin. La mécanique a elle aussi été complètement refaite tout comme la sellerie et les boiseries. Equipée d'un brillant poste Becker Mexico, d'un intérieur cuir « grand luxe » à appui tête réglable côté conducteur et de roues alu-magnésium, cette rare première série GT 1750 satisfera le plus exigeant des amateurs par la qualité de sa présentation et ses performances conformes à l'origine.

*Introduced in 1963 and built in the new factory at Arese, the Alfa Giulia was styled by Giugiaro, then a young designer at Bertone. The chassis from the saloon was shortened, giving rise to an elegant, sporting coupé. First presented in 1967, the GT 1750 Veloce retained a dual overhead cam engine, enlarged to 1779 cc and developing 118 bhp.*

*Its styling was very similar, with just a few changes to the radiator grille, which now had four headlamps, and to the interior, which was more comfortable and had loosely-woven seat covers for improved comfort and support.*

*For many purists, the 1750 represents the most accomplished version of the Giulia, and the most pleasant to drive.*

*The car we are offering for sale is in exceptional condition. Delivered new in Belgium, it still has its original engine, gearbox and paint colour.*

*From 2009 to 2012, our 1750 underwent a high-quality comprehensive restoration. The bodywork was taken back to bare metal and repainted with the utmost care. The mechanical components were also completely overhauled, and the upholstery and woodwork thoroughly refurbished. Fitted with a splendid Becker Mexico radio, a luxurious leather interior with an adjustable driver's headrest, and magnesium alloy wheels, this rare first-series 1750 GTV will satisfy the most demanding enthusiasts, thanks to the quality of its presentation and as-new performance.*

Exemplaire Matching number  
Restauration de premier plan  
Performances conformes à l'état neuf

*Matching numbers car  
First-class restoration  
Performs as it did when new*

Titre de circulation belge  
Châssis : AR 153 0818  
Moteur / Engine : 4 cylindres en ligne  
Cylindrée / Capacity : 1779 cc – 118 ch



## 1972 - VOLKSWAGEN COMBI SPLIT-WINDOW DELUXE

23 000 / 28 000 €

Les premiers Combi VW arrivent au Brésil en 1953 directement importés d'Allemagne où ils sont fabriqués depuis 1950. Face à la demande croissante, le modèle commence à être produit également au Brésil en 1957. Dans un premier temps, 50% des pièces sont encore importées. Ce n'est que deux ans plus tard que le Combi sera assemblé avec 100% de composants produits au Brésil. Sur place, le mot Kombi est un mot féminin qui englobe toutes les versions. Ainsi, en 1960, une version tourisme adaptée au camping est lancée. Puis, sept ans plus tard c'est la version pick-up. La Kombi brésilienne va donc servir au transport de passagers (taxis collectifs, hôtels, aéroports, écoles, entreprises...), au camping, à la police, aux pompiers, à la vente (boissons, fast-food...), et même de corbillard. Sa simplicité et sa robustesse en font le véhicule utilitaire le plus vendu au Brésil, avec un 1,6 million d'exemplaires sortis des chaînes de l'usine brésiliennes de Sao Bernardo dos Campos, dans l'Etat de Sao Paulo entre 1957 et 2013. La Kombi sera ainsi le deuxième véhicule le plus vendu dans le pays, juste derrière le Fusca, la Coccinelle fabriquée elle-aussi sur place. Le Brésil devient également le plus important exportateur de Kombi vers une centaine de pays dont l'Algérie, l'Argentine, le Chili, le Pérou, le Mexique, le Nigéria, le Vénézuéla et l'Uruguay sont les principaux marchés. Sur le plan mécanique, les premiers moteurs brésiliens d'1,2 l développaient 30 ch. A partir de 1967, la Kombi sera équipée d'un bloc

1,5 l de 52 ch, puis 1,6 l de 58 ch en 1975. En 1978, l'adoption du double carburateur génèrera 65 ch. Enfin en 2013, la dernière Kombi fabriquée au Brésil sera envoyée au musée Volkswagen d'Hanovre.

Le Combi présenté est donc un modèle de production brésilienne. Il s'agit d'une version Split-Window Deluxe particulièrement prisée à l'époque comme aujourd'hui, pour son haut niveau de finition. Il est doté de quinze fenêtres (soit quatre de plus que le modèle standard équipé de onze) pour offrir encore davantage de luminosité intérieure. Le tour de caisse est ceinturé de chrome. Il dispose de neuf places et d'un intérieur en skaï noir. Ce Combi Split-Window Deluxe a bénéficié d'une restauration complète d'excellent niveau, tant mécanique (moteur 1500 cm<sup>3</sup>) que carrosserie avec une superbe robe bicolore bleu ciel et ivoire. Ce véhicule qui a inspiré toute une génération éprise de liberté et en rupture avec la société est en parfait état de fonctionnement. De plus en plus prisé des collectionneurs, le Combi est un véhicule de plus en plus recherché sur le marché de la collection. Compte tenu de sa restauration poussée et de son estimation, celui-ci devrait faire parler de lui !

Modèle iconique  
Restauration complète  
Prix attractif

*Iconic model  
Complete restoration  
Attractive price*

Carte grise française  
Châssis : BH256358  
Moteur / Engine : 4 cylindres à plat  
Cylindrée / Capacity : 1 500 cc – 52 ch





The first VW Kombis arrived in Brazil in 1953, imported directly from Germany where they were manufactured starting in 1950. Due to the growing demand, the model started to be manufactured in Brazil in 1957. At the beginning, 50% of the parts were still imported. It was only two years later that the Kombi was built with parts that were all made in Brazil. In Brazil, the word Kombi is feminine, which encompasses all the versions, and so in 1960 a new touring version adapted for camping was launched. Then, seven years later, there was a pick-up version. The Brazilian Kombi was used as a passenger van (group taxis, hotel, airport, school and company transport...), and even as a hearse. Its simplicity and sturdiness make it the most sold utility vehicle in Brazil, with 1.6 million vehicles coming off the production lines in São Bernardo dos Campos in the state of São Paulo between 1957 and 2013. That made the Kombi the second most-sold car in the country, just behind the beetle, which was also manufactured there. Brazil also became the biggest exporter of Kombis, shipping them to many countries, with Algeria, Argentina, Chile, Peru, Mexico, Nigeria, Venezuela and Uruguay being the main markets. In terms of the vehicle's mechanics, the first 1.2 litre Brazilian engines produced 30 hp. Starting in 1967, the Kombi was fitted with a 1.5 litre, 52 hp engine, then a 1.6 litre, 58 hp motor in 1975. In 1978, the Kombi adopted a double-carburettor engine that produced 65 hp. Finally in 2013, the last Kombi manufactured in Brazil was sent to the Volkswagen museum in Hannover.

The Kombi on offer is a model from the Brazilian production, and comes in the Split-Window Deluxe version that has always been highly sought after for its high level of finishing. It has fifteen windows (four more than the standard model) to provide even more interior light. The body is ringed with chrome. It has nine seats and a synthetic black interior. This Split-Window Deluxe received a comprehensive overhaul restoring it to excellent condition, both mechanically (1,500 cc engine) and aesthetically, with a body paint job done in bi-colour sky blue and ivory. This vehicle, which inspired a generation attracted to freedom and breaking from the strictures of society, is in perfect working order. Increasingly valued by collectors, the Kombi is a vehicle sought after more and more on the collector's market. With its extensive restoration and estimated price, this is quite a catch!



# 144

---

## 1995 - BMW M3 E36 CABRIOLET

18 000 / 26 000 €

En 1986, l'apparition du «M» de BMW Motorsport sur la BMW E30 fit l'effet d'une bombe, et donna naissance à une saga qui continue encore aujourd'hui. Dénommée M3, ses 200 ch lui permettaient des performances qui laissaient la concurrence assez loin derrière. Le succès de la voiture a convaincu le constructeur de donner une suite à cette aventure, sous la forme de l'E36 M3, apparue en 1992 et dont le six-cylindres 3 litres de 286 ch l'emmenait à 250 km/h. Le groupe Munichois décide de présenter une version décapotable de la plus puissante version de la série 3. Pour un prix bien inférieur à celui de ses concurrentes, et une qualité de fabrication parfois supérieure, la BMW vient chasser sur les terres des grandes GT.

De couleur noir Cosmos métallisé, l'exemplaire que nous présentons à la vente a été délivré neuf le 15 Mars 1995 par les établissements Autohaus Minke, concessionnaire BMW à Brême. La voiture fut livrée avec de nombreuses options telles que le hard-top, des placages en bois précieux, la sellerie en cuir noir avec sièges conducteur et passager chauffants, climatisation, régulateur de vitesse, radar de

recul et ordinateur de bord. L'auto fut régulièrement entretenue au sein de cet établissement comme l'atteste son carnet d'entretien, puis elle a quitté Brême pour la France en Février 1998. Elle n'a connu depuis que trois propriétaires, dont le deuxième l'a jalousement conservé de 1999 à 2015. L'important dossier de factures et de contrôles techniques, ainsi que son carnet, nous permettent de certifier son kilométrage qui s'élève aujourd'hui à 144.000 kilomètres. Cette voiture a récemment bénéficié de nombreux frais par son propriétaire actuel avec révision du vanos, remplacement des 4 pneus et vidange de tous les filtres, mais également une importante révision ayant porté sur le moteur, les silentblochs et les suspensions, pour un montant de plus de 3.800 € en Juillet 2016, l'auto affichait alors 139.167 km. Un detailing soigné vient d'être réalisé pour parfaire l'allure de cette belle voiture. Rare en cabriolet, la M3 E36 est l'une des youngtimers les plus performantes et les plus en vogue actuellement sur le marché. Il est cependant très difficile de dénicher un exemplaire dans sa configuration d'origine, avec un suivi aussi sérieux pour un dossier aussi complet. Nul doute qu'il doit s'agir d'un des plus beaux cabriolets M3 sur le marché.

---

Dossier d'historique important  
Configuration entièrement d'origine  
Kilométrage raisonnable et superbe état général

*Substantial history file  
Completely original specification  
Reasonable mileage and superb overall condition*

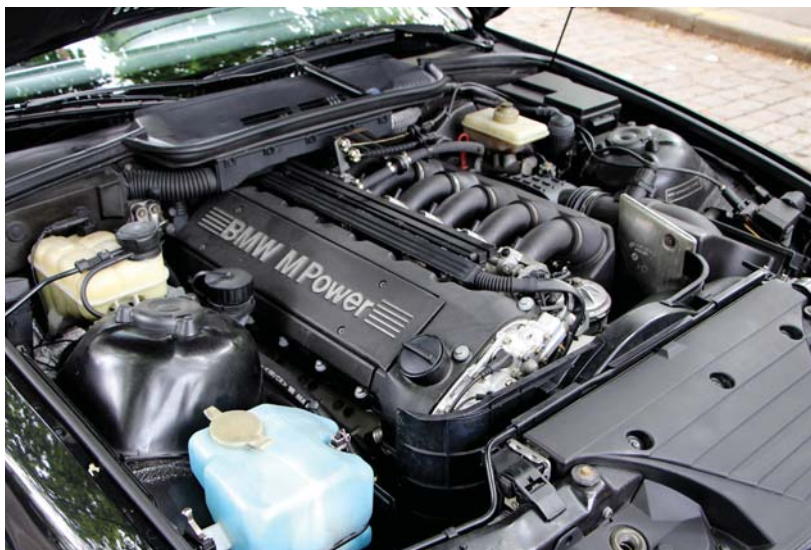
Carte grise française  
Châssis : WBSBJ91090EE40757  
Moteur / Engine : 6 cylindres en ligne  
Cylindrée / Capacity : 2 990 cc – 286 ch





*In 1986, BMW Motorsport's 'M' logo arrived like a bombshell on the BMW E30, and marked the start of a saga which continues to this day. Designated the M3, the performance delivered by its 200 bhp left its competitors far behind. The car's success convinced its manufacturer to continue the venture with the E36 M3, which appeared in 1992 with a 3-litre 6-cylinder engine developing 286 bhp and a top speed of 155 mph (250 km/h). The Munich-based group decided to introduce a convertible version of the most powerful model in the 3-series. At a much lower price than its competitors and with far superior build quality, BMW went after the big GTs.*

*Finished in metallic Cosmos black, the car which we are offering for sale was delivered new on 15 March 1995 by the Autohaus Minke, the BMW dealership in Bremen. The car was supplied with several options, including the hardtop, fine wood inlays, black leather upholstery with heated driver's and passenger's seats, air conditioning, cruise control, reversing sensors and a trip computer. The car was regularly maintained by the supplying dealer, as can be seen from its service booklet, before leaving Bremen for France in February 1998. Since then, it has had only three owners, one of whom kept it from 1999 to 2015. The substantial file of invoices and safety inspections, in addition to its service booklet, enable us to confirm its total mileage today of just under 90,000 miles (144,000 km). The car has recently benefitted from extensive work by its current owner, including servicing the VANOS system, replacing all four tyres and all the filters and fluids, as well as a major service covering the engine, engine mounts and suspension, for a total in excess of 3800 €, carried out in July 2016 at 86,474 miles (139,167 km). The car has just received an intensive detailing treatment further to enhance its fine appearance. Rare in convertible form, the M3 E36 is one of the modern classics which are most in demand and which offer the best performance. It is, however, very hard to find a completely original model which has been so well looked after and has so extensive a history. There can be no doubt that this is one of the finest M3 convertibles on the market.*



145

## 1999 - BMW Z3 M COUPE

20 000 / 30 000 €

Un look d'enfer et une cavalerie généreuse pour un plaisir de conduite à couper le souffle... Ainsi pourrait se résumer en quelques mots le Z3 Coupé élaboré par le département Motorsport de BMW. Après une version M développée sur la base du roadster qui est présentée en 1996 au Salon de Genève, le Coupé M naît l'année suivante de la volonté de l'entité Motorsport d'offrir une base plus rigide à sa dernière création. Le projet a été développé par Burkhard Göschel et la métamorphose du roadster en shooting break réalisée par le designer Chris Bangle. Sous le capot est logé le 6 cylindres en ligne de 3201 cm3 signé «BMW M Power», l'une des plus belles créations du département Motorsport, revendiquant une puissance de 321 ch et un couple de 350 Nm. Il s'agit alors du 6 cylindres en ligne de série avec le plus haut rendement de l'histoire BMW. Ainsi motorisé, le nouveau coupé M, plus léger d'une centaine de kilos que la M3 expédie le 0 à 100 km/h en 5,3 secondes. Extérieurement, le Coupé Z3 M bénéficie d'un design original destiné à le rendre plus agressif (grilles de ventilation latérales, rétroviseurs ovales...). Son intérieur se distingue par des sièges spécifiques et trois cadrans supplémentaires implantés sur la console centrale. Au total 2 999 exemplaires du modèle présenté ont été produits de 1998 à 2000.

Livré neuf en mai 1999 à Munich, notre Coupé change de mains en 2001 à 25 456 km, puis arrive en France dans la région de Saint-Lô à 60 591 km. Son actuel propriétaire en fait l'acquisition en juin 2010 alors que le compteur affiche 68 000 km. Deux ans plus tard, alors crédité de 83 354 km, le véhicule reçoit un nouveau bloc moteur doté de seulement 47 000 km. Le coût de l'opération chez BM92 s'élève à 9 013 euros HT. Si la voiture affiche aujourd'hui 106 420 km, son moteur n'en compte donc en réalité que 70 420 km. Côté carrosserie, rien à signaler, à l'exception de quelques griffures superficielles aux angles des pare-chocs. Ce Coupé M est équipé d'un toit ouvrant et possède son autoradio d'origine qui sera remis à l'acquéreur. Son intérieur propose une sellerie en cuir noir et bleu en excellent état. Nous disposons de tous les carnets, dont celui d'entretien tamponné à jour, et des nombreuses factures attestant de l'entretien effectué régulièrement chez BMW Horizon à Courbevoie et BM92 à Gennevilliers. A l'instar de suspensions arrière neuves et d'une révision générale datée du 18 janvier 2017.

---

Coupé viril à fort tempérament  
Exemplaire en très bon état  
Carnets, double de clefs, factures.

*High spirited and high powered coupé  
Vehicle in very good condition  
Handbooks, spare set of keys, invoices.*

Carte grise française  
Châssis : B56667  
Moteur / Engine : 6 cylindre en ligne  
Cylindrée / Capacity : 3 201 cc – 321 ch





*A devilish look and plenty of horsepower for breathtaking sensations behind the wheel is how one might sum up the concept of the Z3 Coupé developed by the Motorsport Department of BMW. After the M version of the Z3 roadster, which was presented at the 1996 Geneva Motor Show, the M Coupé was introduced the following year in accordance with the desire of the Motorsport Department to use a more rigid chassis for its latest mechanical package. The project was directed by Burkhard Göschel and the transformation of the roadster into a sort of shooting-brake was carried out by the designer Chris Bangle. Under the bonnet is housed a 3201 cc straight-6 cylinder engine, labelled «BMW M Power», one of the best creations of the Motorsport Department and rated at 321 bhp and 350 Nm max torque. This power unit had the highest specific output of any straight-6 series production engine in the history of BMW. The new M Coupé, 100 kg lighter than the similarly powered M3 saloon, would accelerate from 0 to 100 kph in 5.3 seconds. The unusual body design of the Z3 M Coupé was intended to give it a more aggressive look, with side hot-air outlets and oval rear-view mirrors. The interior featured exclusive new seats and three extra dials set into the centre console. In all, 2,999 vehicles of the model in our sale were built between 1998 and 2000.*

*Delivered new to Munich in May 1999, our Coupé went to its second owner in 2001, having covered 25 456 km. It arrived in the Saint-Lô region in Normandy with 60 591 km on the clock. The current owner bought the car in June 2010 with the odometer reading 68 000 km. Two years later, with the car by then having covered 83 354 km, the engine was changed for one which had only done 47 000 km. BM92 charged 9 013 euros excluding VAT for this operation. The car has now covered 106 420 km but its engine has still only done 70 420 km. The bodywork is impeccable apart from superficial scuffing on the bumper corners. This car has an opening sun-roof and the original car radio will be handed over to the buyer. The black and blue leather upholstery is in excellent condition. All the handbooks are with the car, including the fully stamped up service record. Numerous invoices show regular maintenance by BMW Horizon in Courbevoie and BM92 in Gennevilliers. The rear suspension is new and a major service was carried out on January 18th 2017.*



# 146

## 1993 - MERCEDES-BENZ E60 AMG

90 000 / 120 000 €

La Mercedes 500 E est un mythe, et malgré le désamour qu'elle a subi pendant plusieurs années, les amateurs éclairés ayant précieusement conservé leurs autos ne s'y sont pas trompés : la berline assemblée chez Porsche avait dès sa naissance le potentiel d'un véritable collector. Et pourtant... Ce fut sans compter sur le préparateur historique de Mercedes, AMG. Une fois passée entre les mains du préparateur, le cocktail sera tout simplement explosif. En 1993, après le troisième et dernier restylage de la W124, 12 exemplaires de l'E60 seront tout d'abord assemblés directement chez AMG, ils sont rétrospectivement dénommés les E60 Limited. Ces rares exemplaires ont été vendus à prix d'or par la firme et ont eu un rayonnement si fort que plusieurs clients, triés sur le volet, ont réclamés des modèles similaires. Mercedes offrait alors à ceux-ci la possibilité de livrer des 500 E neuves chez AMG afin que ces derniers se chargent des modifications. La cylindrée du V8 grimpe à 6 litres pour 381 chevaux, l'auto gagne un pont avec des rapports plus longs, une suspension AMG plus sportive, et bien sûr des jantes AMG spécifiques. Toutes ses concurrentes sont tout simplement balayées. Environ 126 exemplaires seulement seront ainsi sortis des chaînes. La W124 E60 d'AMG cumule ainsi tous les ingrédients de la perle rare : moteur spécifique, puissance sans égal à l'époque, production très limitée et surtout, un caractère en acier trempé.

L'exemplaire que nous présentons à la vente est une authentique Mercedes E60 AMG. Son histoire nous est connue grâce à sa facture originelle, un point où chaque E60 se doit d'être irréprochable. L'auto fut tout d'abord commandée neuve et livrée le 28 Septembre 1993 par les établissements Lukas Hüni de Zurich. Elle est alors commandée en couleur bleu nuit et intérieur en cuir bleu et immatriculée pour la première fois le 1er Octobre 1993 à Genève. Elle est ensuite envoyée chez AMG pour modifications. L'auto est revenue le 17 Décembre 1993 chez Lukas Hüni et livrée à son premier propriétaire, important banquier d'affaire. Elle sera ensuite revendue par l'intermédiaire de Lukas Hüni à son propriétaire actuel, grand collectionneur de Mercedes. La facture annonce plusieurs modifications, notamment le montage du moteur 6 litres, des suspensions AMG, de l'installation des rapports longs sur pont arrière, mais également du montage d'un compteur spécifique gradué jusqu'à 300 Km/h et déblocage de la limite de vitesse, traditionnellement bridée à 250 Km/h. L'auto est équipée de nombreuses options telles que toit ouvrant, sièges avant électriques à mémoire, climatisation automatique, colonne de direction et rétroviseur intérieur à réglages électriques, sans oublier un système Hi-Fi avec chargeur CD Becker. Cette rarissime E60 a toujours été la propriété de personnes fortunées en Suisse et toujours

---

Un rare exemplaire à l'historique connu  
Un état de conservation exceptionnel  
La Mercedes-AMG ultime

*A rare model with known history  
Exceptional condition  
The ultimate AMG Mercedes*

Titre de circulation Suisse  
Châssis : WDB 124036 1C 036814  
Moteur / Engine : V8  
Cylindrée / Capacity : 5 966 cc – 381 ch



scrupuleusement entretenue. Elle est d'ailleurs accompagnée de son carnet d'entretien et son compteur affiche moins de 74.000 Km. Elle est aujourd'hui dans un état de conservation exceptionnel. La carrosserie est très belle et a conservé sa peinture d'origine qui est superbe. L'intérieur est quant à lui tout simplement splendide. Les boiseries ont conservé un éclat chatoyant et le cuir bleu est à peine patiné. Très difficile à trouver, cette E60 AMG mérite l'intérêt des collectionneurs les plus exigeants. Son exclusivité et ses qualités intrinsèques en font l'une des youngtimers les plus désirables de la production Allemande.



*The Mercedes 500 E is a legend, and although the model fell out of favour for several years, those enlightened enthusiasts who hung on to their cars were not mistaken: from its birth, the saloon assembled by Porsche had the potential to become a collectors' car. And yet ... That was without reckoning with Mercedes' historic tuning partner, AMG. Once AMG got its hands on the car, the result was*

*an explosive combination. In 1993, after the W124's third and final facelift, 12 examples of the E60 were first of all assembled directly at AMG's workshops; these were retrospectively named the E60 Limited. These rare examples were sold by the company at an astronomical price, but made such an impact that a select group of additional customers asked for similar cars. Mercedes offered them the possibility of having a new 500 E delivered to AMG, where the tuner would look after modifying the car. The capacity of the V8 engine was increased to 6 litres and power increased to 381 bhp, while the car was fitted with longer gearing, a sportier AMG suspension set-up and, of course, alloy wheels specific to AMG. Only 126 or so such cars were ever built. The W124 E60 AMG thus has all the ingredients which make up a real gem: a unique engine, unrivalled power at the time, very limited production and, above all, an exceptionally strong character.*

*The model which we are offering for sale is a genuine E60 AMG. Its history is confirmed by its original bill of sale, a point on which every E60 must be beyond reproach. This car was originally ordered new and delivered on 28 September 1993 by Lukas Hüni in Zurich. It was ordered in dark blue with a blue leather interior and first registered on 1 October 1993 in Geneva. It was then dispatched to AMG to be modified. It returned to Lukas Hüni on 17 December 1993 and delivered to its first owner, an important business banker. It was later sold through Lukas Hüni to its current owner, a major collector of Mercedes. The bill of sale specifies several modifications, including the installation of the 6-litre engine, AMG suspension and longer gearing, but also the fitment of a special speedometer reading to 300 km/h (186 mph) and the removal of the speed limiter, which was normally restricted to 250 km/h (155 mph). The car is equipped with numerous options, including a sunroof, electric front seats with memory function, automatic climate control and an electrically adjustable steering column and interior rear-view mirror, without forgetting a hifi system with a Becker CD changer. This extremely rare E60 has always been in the hands of wealthy owners in Switzerland and has been scrupulously maintained. It comes with its service booklet and is showing less than 46,000 miles (74,000 km). Today, it is in exceptional condition. The bodywork is excellent and has its original paint, which remains superb. The interior meanwhile is simply splendid: the wood trim has a rich shine and the blue leather is scarcely worn. A car which is very difficult to find, this E60 AMG deserves the attention of the most demanding collectors. Its exclusivity and inherent qualities make it one of the most desirable modern classics to have been built in Germany.*



# 147

## 1973 - TRIUMPH TR6 PI

18 000 / 22 000 €

Après quelques années de recherche et une installation troublée par des temps de guerre, la marque britannique Triumph retrouve ses marques dans le lancement de ses roadsters au salon de l'automobile de l'Earls Court de 1950. Cette série de roadsters se terminera en apothéose par la création de la Triumph TR6 en 1969.

Le succès de cette élégante voiture jusqu'à la fin de sa production en 1976 réside dans le fait qu'elle ait été redessinée par le carrossier allemand Karmann. Son six cylindre en ligne est doté d'une boîte de vitesse à quatre rapports et over drive. Automobile élégante, elle autorise de belles performances et véhicule un véritable capital sympathie.

Notre TR6 est un modèle assemblé en Belgique à l'usine de Malines. N'ayant jamais quittée le pays, elle n'a connu que deux propriétaires et parcouru 72 000 kms depuis l'origine. Restaurée en carrosserie et en sellerie, elle se présente dans sa belle livrée bordeaux vernie avec son intérieur en simili noir. Le système PI (Petrol Injection) a été révisé par le garage Red Baron réemment.

La restauration de ses suspensions et de ses amortisseurs permet aux 132cv de s'exprimer avec stabilité et énergie sur la route. Cette voiture en très bel état sera de toutes les sorties, même les plus sportives.

*After a few years' development work and the upheaval caused by the war, the British make Triumph got back on track with the launch of its roadsters at the Earls Court Motor Show in 1950. The TR-series of roadsters came to a climax with the launch of the Triumph TR6 in 1969.*

*The success of this elegant car – which was produced until 1976 – was due to the re-design of its bodywork by the German coachbuilder Karmann. Its six-cylinder in-line engine was paired with a four-speed manual gearbox with overdrive. A stylish car, it remains capable of good performance and continues to attract many admiring looks.*

*Our TR6 was assembled in Belgium at the Malines plant. It has never left that country and has had only two owners, covering just 45,000 miles (72,000 km). Its bodywork and upholstery have been restored, and it is attractively presented in Bordeaux red with a black vinyl interior. The petrol injection system (PI) has recently been overhauled by the Red Baron garage.*

*The overhaul of its suspension and shock absorbers ensures that the 132 bhp engine can be given its head and that the car will handle securely. In fine condition, this car will be welcomed at any event, even the most sporting.*

---

72 000kms d'origine  
Six cylindre envoutant et souple  
Eligible au Tour Auto

*45,000 miles (72,000 km) from new  
Delightful and flexible six-cylinder engine  
Eligible for the Tour Auto*

Titre de circulation belge  
Châssis : 1 CR 117 L  
Moteur / Engine : 6 cylindres en ligne  
Cylindrée / Capacity : 2498 cc — 125 ch



## 1960 - AUSTIN HEALEY 3000 MKI BN7 ROADSTER

65 000 / 85 000 €

Lancée en 1959, la 3000 remplace l'Austin-Healey 100/6 dans la gamme. Ce modèle obtint le surnom de «Big», en référence à son gros moteur de 3 litres de cylindrée. A son arrivée, la carrosserie reste identique à celle de son ainée mais l'ancien moteur six-cylindres de 2,6 litres de cylindrée est remplacé par un moteur de 2 912 cm<sup>3</sup> avec 2 carburateurs SU et des freins à disque aux roues avant. La puissance s'établit désormais à 124 chevaux. Ce modèle initial fut produit de 1959 à 1961 et était désigné BT7 pour les versions 2+2 et BN7 pour les versions 2 places. Belle et sportive, cette Austin Healey 3000 en version Roadster est celle qui offre la ligne la plus pure et le poids le plus raisonnable, permettant une véritable utilisation plus sportive, alors que la version 4 places était davantage destinée à une clientèle plus bourgeoise. La 3000 propose une ambiance unique à son bord comme seuls les anglais savent les créer. Sièges semi-baquets à petit dossier, volant à trois branches, et compte-tours sous les yeux invitent le conducteur à solliciter les capacités de sa monture. La BN7 dispose également d'un autre atout, il s'agit de l'une des plus rares versions de la « Big Healey », n'ayant été produite qu'à 2 825 exemplaires.

Notre belle 3000 a été livrée neuve aux Etats-Unis en 1960. De couleur Pacific Blue à flancs Ivory White, elle est agrémentée d'un intérieur en cuir noir à passe-

poils blancs et moquettes noires. Autre avantage, elle est également équipée des roues à fils et de l'overdrive. Stockée pendant plus de 20 ans dans un garage de Californie, l'auto a été importée par le propriétaire actuel il y a à peu près deux ans en vue de lui prodiguer une restauration totale. S'ensuit un démontage intégral, depuis la caisse jusqu'au châssis en passant par le moteur et les trains roulants. La caisse et les divers éléments de carrosserie ont été poncés et repeints. Le châssis a été totalement rénové, chaque pièce d'usure ayant été soigneusement remplacée. L'intégralité du faisceau électrique fut reprise. Quant au moteur, il fut lui aussi entièrement revu. L'intérieur a été restauré et demeure d'une superbe facture. La planche de bord a été recouverte de cuir et de très fin velours de couleur ivoire, rappelant les flancs de la voiture. Les chromes sont neufs. La qualité de la restauration est impressionnante. Sur la route, les accélérations sont franches, le freinage est sain et le comportement est excellent. Tous les éléments électriques, y compris l'overdrive, fonctionnent à merveille. Un très important dossier sera fourni à l'acquéreur de cette superbe auto. Il comprend l'historique de la voiture, le British Motor Industry Heritage Trust, mais aussi l'ensemble des factures et des photos réalisées avant, pendant et après la restauration. Cette Healey se présente aujourd'hui dans un état concours.

La version la plus rare et désirable de la « Big Healey »  
Qualité de restauration impressionnante  
Un vrai roadster prêt à rouler pour l'été

*The most desirable version of the Big Healey  
Astonishing quality of restoration  
A true roadster for summer*

Carte grise française  
Châssis : HBN7L4346  
Moteur / Engine : 6 cylindres en ligne  
Cylindrée / Capacity : 2912 cc – 124 ch





*Launched in 1959, the Austin-Healey 3000 replaced the 100/6. Nicknamed "Big Healey" because of her 3.0 liters engine replacing the 2.6 liters. Providing a power of 124 bhp, the first series of 3000 was produced from 1959 to 1961 in two models: the BT7 with two additional rear seats, or the two-seaters BN7. This one was produced at only 2825 examples. Our model is a sublime 3000 Mark I BN7 Roadster finished in pacific blue with ivory white sides. It is equipped with wire wheels and overdrive. Delivered brand new in 1960 in California, USA, the car was imported to France two years ago by its current owner who undertook a complete restoration. The body was stripped, sanded down and repainted. The chassis was renovated, each used part was replaced. All the electric system was also remade. Concerning the engine, it was fully restored. The inside is very beautiful, with black leather bucket seats and white pipping. The dashboard has been coated with fine ivory white leather and delicate white velvet, reminding the sides of the car. All the chromes are brand new. The restoration's quality is astonishing. The car drives well, with straight accelerations and strong braking. Every electric element including the overdrive works well. A very large file will be given to the new owner of this Healey. It includes all the bills, but also the British Motor Industry Heritage Trust, the car's history, and all the pictures made before, during and after the restoration.*



# 149

---

## 1973 - JAGUAR TYPE-E V12 COUPÉ

55 000 / 65 000 €

Ce n'est pas sans émotion que fut présenté à Genève, en mars 1961, le nouveau modèle tant attendu pour succéder à la Jaguar XK. Le lac s'embrasa, un vent de folie souffla sur le stand Jaguar, tant la ligne de cette nouvelle venue créa sensation.

Si le classique moteur double arbre est repris, la carrosserie, en revanche, à la personnalité très affirmée, attire autant les hommes que les femmes grâce à la sensualité de ses courbes. Déclinée en six et douze cylindre, la Type E fut produite jusqu'en 1975.

Deux carrosseries étaient disponibles. Un cabriolet à l'élégance à nulle autre pareil et un sublime coupé à l'allure de break de chasse.

Sa succession au sein de la gamme portée par le modèle XJS laissa les clients longtemps dans le regret de ce qui fut l'une des plus belles automobiles de l'histoire.

L'exemplaire que nous vous proposons a été vendu neuf en avril 1973 à un résident belge d'origine iranienne comme l'atteste le document original de l'usine de Coventry.

Il est commandé dans la teinte désirable « old english white » avec un intérieur en cuir bleu foncé disposant de l'option banquette enfant réservée au marché européen.

Animé par son puissant V12 d'origine développant 265 chevaux et équipé de sa boîte manuelle, l'automobile qui n'a connu que deux propriétaires n'a parcouru que 21 000 kilomètres.

Récemment, la voiture a bénéficié d'une révision importante avec le remplacement de nombreuses pièces d'usure avec entre autres les durites, les courroies et le thermostat. Chaussée avec des pneus Dunlop SP neufs, elle se présente dans un très état de fonctionnement.

Toujours conservée dans un garage chauffé, notre jaguar a traversé le temps sans encombre et a conservé toute sa splendeur.

---

Très faible kilométrage  
Historique européenne limpide  
Très bel état d'origine

*Very low mileage  
Clear European history  
Very good original condition*

Titre de circulation belge  
Châssis : 1 S 74811  
Moteur / Engine : V12  
Cylindrée / Capacity : 5 343 cc – 265 ch





*It was with considerable emotion that the long-awaited new model to succeed the Jaguar XK was presented at Geneva in March 1961. The styling of this newcomer created a sensation; the lake was set ablaze and a gust of madness swept over Jaguar's stand.*

*While the traditional dual overhead cam engine was carried over, the very distinctive body, on the other hand, attracted men and women alike to its sensual curves. Produced in six- and twelve-cylinder form, the E-Type was built until 1975.*

*Two body styles were available: a convertible unsurpassed in its elegance, and a sublime coupé with the look of a shooting brake.*

*When its place in the range was taken by the XJ-S, Jaguar's customers would long regret one of the most beautiful cars of all time.*

*The example we are offering for sale was sold new in April 1973 to a resident of Belgium of Iranian origin, as the original documentation from the factory in Coventry shows.*

*It was ordered in the desirable shade of Old English White, with a dark blue leather interior and the optional rear bench for children, which was reserved for European markets.*

*With its powerful original V12 engine producing 265 bhp and manual gearbox, this car has had only two owners and covered just 13,000 miles (21,000 km).*

*The car has recently undergone a major service, during which many parts were replaced, including hoses, belts and the thermostat. Now fitted with new Dunlop SP tyres, it is in excellent working order.*

*Always kept in a heated garage, our Jaguar has stood the test of time without mishap and remains as magnificent as ever.*



# 150

---

## 1989 - MERCEDES 560 SL

22 000 / 28 000 €

Troisième génération des SL Mercedes présentée en 1971, la carrière de la R107 sera d'une longévité exceptionnelle, elle restera au catalogue pendant 18 ans. Ce roadster fera l'adoration des américains qui absorberont à eux seuls les deux tiers de sa production. En 1986, Mercedes livre sa dernière évolution: la 560 SL qui sera d'ailleurs réservée au marché américain. Il est équipé d'une boîte automatique, conformément aux attentes des clients. Il a été livré avec un haut niveau d'équipement de série dont une sellerie en cuir, un système d'alarme, des airbags, l'ABS. La voiture dispose d'une nouvelle suspension arrière et d'un différentiel à glissement limité permettant de mieux gérer le couple. Elle tirera sa révérence en 1989. Dans la lignée des Mercedes SL, la génération de R107, bien fabriquée et agréable à rouler, voit aujourd'hui tout logiquement ses prix grimper.

Le modèle présenté est une très belle 560 SL de septembre 1989, sans doute l'un des derniers exemplaires produits. Son origine est bien entendue améri-

caine, il fut livré neuf dans l'Etat de l'Illinois. Il dispose aujourd'hui d'une carte grise française. Grise anthracite avec un intérieur en cuir gris clair, notre Mercedes est d'une grande élégance. Ses passagers pourront au choix, s'abriter de la capote en alpaga noire ou du hard-top assorti fourni avec la voiture. L'équipement est très moderne, la voiture est dotée d'airbags, de la climatisation qui a été reconditionnée, de l'ABS, de la direction assistée et d'une antenne électrique. Notre exemplaire a tout récemment bénéficié d'une peinture neuve suite à une mise à nue de la carrosserie par un professionnel. L'allumage et les suspensions ont également été revus, les 4 pneus ainsi que la capote viennent aussi d'être remplacés. Côté habitacle, les moquettes et les assises de sièges ont été repris et l'intérieur est vraiment très beau. Le Carfax de la voiture retrace son historique depuis l'origine et permet de constater que cette voiture a régulièrement roulé, gage de sa fiabilité. Sa qualité de fabrication vous fera voyager dans un confort Pullman la tête dans les étoiles.

---

Un style intemporel  
Une qualité germanique reconnue  
La meilleure configuration de la R107

*Timeless style  
Well-known german quality  
The best R107 to drive*

Carte grise française  
Châssis : WDBBA48D3KA101453  
Moteur / Engine : V8  
Cylindrée / Capacity : 5 547 cc — 227 ch





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



# 151

## 1997 - FERRARI F355 GTB

70 000 / 90 000 €

Les quelques années qui suivent la disparition du Commandatore en août 1988 révélèrent un certain manque d'inspiration à Maranello. Dès lors, sous l'impulsion du nouveau directeur Lucas Di Montezemolo, est-il décidé de construire des voitures de sport désormais utilisables au quotidien à l'instar des Porsche. La F355 incarnera ce changement de philosophie et s'imposera alors comme le plus beau succès de la firme italienne. Les ventes de la Ferrari F355 débutent en Europe en 1994, puis sur le continent américain l'année suivante. A commencer par la version GTB bientôt rejointe par la GTS (Targa) et la Spider.

Sous le capot, le V8 de 3,4 litres de la 348 a vu sa cylindrée augmentée à 3,5 litres et l'adoption de 5 soupapes par cylindre. D'où sa dénomination 355 pour 3.5 L de cylindrée, et 5 pour le nombre de soupapes par cylindre. Les 380 chevaux ainsi développés montent encore le niveau de performances du modèle d'accès de Ferrari. Côté performances, celles-ci sont également en progrès par rapport à la 348. Avec 60 ch de plus, le 0 à 100 km/h s'effectue en 4,7 secondes et le 0 à 200 km/h en 19 secondes. Au final La F355 connaîtra un grand succès avec 11 273 exemplaires produits (toutes versions confondues) entre 1994 et 1999. Ligne sublime, position de conduite idéale, moteur galvanisant, comportement irréprochable, voici une berlinette Ferrari extrêmement addictive à un prix raisonnable.

Le modèle que nous vous présentons est une désirable Ferrari F355 GTB, dérivée neuve en Allemagne par la concession Ferrari Krüger de Hannover le 3 mars 1997. Argument de choix, elle est équipée de la rare boîte manuelle à six rapports et donc de la célèbre grille. En outre, cette 355 est dotée d'échappements inox qui lui procurent une sonorité particulièrement agréable. Dans son indémodable livrée rouge rosso corsa avec intérieur cuir noir et moquettes noires assorties, la voiture est dotée d'un pédalier en alu brossé perforé du plus bel effet. Cette 355 berlinette constitue ainsi un grand classique à posséder. D'autant plus qu'il s'agit d'un exemplaire au kilométrage raisonnable de 76250 kilomètres et que sa qualité de présentation est exceptionnelle. En effet, la peinture, par la passé reprise aux endroits sensibles, possède un superbe éclat, l'intérieur est magnifiquement préservé avec un cuir en très bon état et des commandes non détériorées comme sur la plupart de ses contemporaines, le coffre avant impeccable et le compartiment moteur d'une propreté chirurgicale. L'entretien mécanique est lui soutenu par le carnet de service et un dossier de factures attestant des interventions réalisées par les établissements Lecoq et Calderoni. Le dernier entretien a d'ailleurs eu lieu en mars 2016 à 75 500 km chez ce dernier spécialiste, pour un montant de près de 10 000 €, incluant notamment, le remplacement des courroies de distribution et d'accessoires, vidange moteur

Ligne indémodable

Une F355 GTB en boîte mécanique et dans un état remarquable

Une voiture prête à rouler

*Stunning shape*

*Manual gearbox, full set*

*Ready to drive, well maintained*

Carte grise française

Châssis : ZFFXR41B000107919

Moteur / Engine : V8

Cylindrée / Capacity : 3 496 cc – 380 ch



et boîte, changement des divers filtres et bougies, recharge de la climatisation et contrôle général. La voiture est donc prête à rouler. Elle sera livrée avec tous ses carnets dans leur pochette en cuir Schedoni, sa trousse à outils complète elle aussi en cuir Schedoni et son double des clés. Véritable icône des années 1990, la Ferrari F355 est considérée par beaucoup comme l'une des plus belles lignes de Pininfarina pour la marque au cheval cabré. Cette 355 se présente en plus à vous dans sa configuration la plus désirable (boîte mécanique et couleur incontournable), dans un état étonnant. A vous d'en profiter !



*Few years after the Commandatore death in August 1988, the lack of inspiration is clear at Maranello. From then on, at the instigation of the new director Lucas Di Montezemolo, it is decided to build a daily sports cars following the example of Porsche. The F355 will embody this change of philosophy and will then stand out as the most beautiful success of the Italian firm. The sales of Ferrari F355 begin in Europe in 1994, then on the American continent next year. The GTB version will be soon joined by the GTS and the Spider.*

*Under the hood, the V8 of 3,4 liters of the 348 saw its capacity increased to 3,5 liters with 5 valves by cylinder. With 380 horses, performances still go up with regard to 348! 0 to 100 kph is made in 4,7 seconds and 0 to 200 kph in 19 seconds. At the end the F355 will be a big success with 11 273 models (any confused versions) between 1994 and 1999. Sublime line, fantastic engine, perfect handling, here is an extremely addicting berlinette for a reasonable price.*

*This desirable Ferrari F355 GTB, was delivered new in Germany by Ferrari car dealer Krüger de Hannover on March 3rd, 1997. Argument of choice, she is fitted with the rare 6 speed manual gearbox. Besides, this 355 is endowed with a stainless exhaust which get him a particularly pleasant tone. Delivered in Rosso Corsa with black leather trim and matched black carpets, this F355 GTB is a great classic to buy. With a reasonable mileage of 76 250 kilometers and a nice quality of presentation this car is exceptional. Indeed, the paint has a magnificent brightness, the inside is splendidly protected with an upholstery in very good state and orders not damaged as like most of his contemporaries. No needs to talk about the engine bay... it is just perfectly clean. The mechanical maintenance is clear with a file of invoices giving evidence of interventions realized by establishments Lecoq and Calderoni. Moreover, the last maintenance took place in March, 2016 at 75 500 km, for an amount of about 10 000 €, including in particular, the engine belts and accessories, gearbox, filters, air conditioning and the general control.*

*Ready to run, the car will be delivered with all her booklets in their leather pouch Schedoni, her toolkit and keys. Real icon of the 1990s, the Ferrari 355 is considered by many as one of the most beautiful lines of Pininfarina. This 355 appears in her most desirable configuration and in a stunning state. Will you take advantage of it!*



152

## 1970 - CHEVROLET IMPALA CABRIOLET

15 000 / 20 000 €

La première version de la Chevrolet Impala est introduite en 1958. Cette voiture emblématique de la « way of life » à l'américaine en est aujourd'hui à sa 10ème génération. Ce modèle mythique fut la voiture la plus vendue aux Etats-Unis tout au long des années soixante.

La voiture que nous présentons est une Chevrolet Impala cabriolet assemblée dans l'usine de Tarrytown aux Etats-Unis en mai 1970. Dans les mains du même propriétaire depuis plus de 20 ans, son compteur affiche aujourd'hui 66 702 kilomètres. Esthétiquement, cette Impala se présente dans un bon état général. Sa peinture blanche se marie parfaitement avec son intérieur en skaï noir d'origine, qui en dépit de quelques déchirures sur la banquette avant, demeure bien conservée, tout comme son tableau de bord qui a bien résisté aux affres du soleil. Sa mécanique en très bon état de fonctionnement a fait l'objet de travaux importants ces dernières années. La boîte de vitesses fut déposée et la pompe à eau changée en 2009. En 2014, le moteur a été déposé, le système d'allumage, le radiateur et l'alternateur ont été remplacés. Les carburateurs ainsi que les freins arrière ont subi une réfection complète, tout cela pour un montant supérieur à 3200 €. Plus récemment le boîtier de direction ainsi que les interrupteurs des vitres électriques ont également été remplacés. Nous présentons aujourd'hui cette voiture emblématique à un tarif abordable, vous permettant d'accéder au rêve américain tout en sillonnant les routes françaises cheveux au vent.

*The first version of the Chevrolet Impala was introduced in 1958. Today, this car which embodies the American way of life is in its tenth generation. This legendary model was the best-selling car in the United States throughout the 1960's.*

*The car which we are offering for sale is a Chevrolet Impala convertible, which was assembled at the Tarrytown plant in the United States in May 1970. With the same owner for more than 20 years, it is now showing 41,447 miles (66,702 km). The Impala still appears in good overall condition. Its white paintwork is ideally suited to its original black vinyl interior; despite some tears on the front bench seat, the interior remains in good condition, while the dashboard has resisted damage from the sun. Mechanically, the car is in excellent working order, with extensive work having been carried out over the past few years. The gearbox was removed and the water pump replaced in 2009. In 2014, the engine was taken out and the ignition system, radiator and alternator replaced. The carburettor and rear brakes were completely overhauled, for an amount in excess of 3,200€. More recently, the steering box and electric window switches have also been replaced. We are offering this car today at an affordable price, allowing you to enjoy the American dream while cruising the roads of France with the wind in your hair.*

Même propriétaire depuis plus de 20 ans  
Un cabriolet à l'allure typiquement américaine  
Une voiture suivie et entretenue

*The same owner for more than 20 years  
A convertible with a typically American look  
Regularly maintained and looked-after*

Carte grise française  
Châssis : 164670T227181  
Moteur / Engine : V8  
Cylindrée / Capacity : 5 733 cc — 250 ch



# 153

---

## 1984 - VOLKSWAGEN GOLF CABRIOLET « RABBIT »

4 000 / 8 000 €

A la fin des années 1970 Volkswagen découvre sa nouvelle Golf en proposant une version Cabriolet pour l'Europe dès 1978. En Amérique du nord, le modèle dispose d'une autre dénomination et Volkswagen lui a choisi le patronyme de « Rabbit ». Très peu courante sur nos routes, et surtout en cabriolet, la Rabbit est une version atypique du célèbre « panier de fraises » .

L'exemplaire que nous présentons à la vente est étonnant à plus d'un titre. Elle est équipée de la boîte manuelle à cinq rapports, de sièges sport, de son volant d'origine qui sera fourni avec la voiture, mais également de rarissimes volets déflecteurs typiquement californiens. Livrée neuve le 27 Septembre 1984 en Californie, la voiture est ensuite importée en France en 1992 par un résident de Caen qui la conservera jusqu'en 2010. Le propriétaire actuel en fit l'acquisition en 2011 et a procédé à de nombreux frais de remise en état. Aujourd'hui, la caisse est très saine et la peinture est dans son jus mais très bien conservée tout comme la capote et l'intérieur. Le dossier rassemble le dossier d'importation de l'auto, mais également toutes les factures d'entretien depuis 1992, de nombreux contrôles techniques, le manuel d'utilisation, le certificat de garantie, et surtout le carnet d'entretien original, dont l'étiquette correspondant à celle du coffre de la voiture, toujours en place. Cette étiquette nous permet de certifier que sa couleur est d'origine. Bref, le dossier de cette voiture n'a rien à envier à d'autres modèles dont les prix sont nettement supérieurs.

*At the end of the 1970's, Volkswagen took the top off its new Golf and offered a Cabriolet version in Europe from 1978. In North America, Volkswagen chose a different name for the model, calling it the 'Rabbit Convertible'. Rarely seen on our roads, especially as a convertible, the 'Rabbit' is an unusual version of the celebrated 'shopping basket'.*

*The model which we are offering for sale is surprising in more ways than one. It is fitted with a 5-speed manual gearbox, sports seats, its original steering wheel (to be supplied with the car) and also the exceedingly rare wind deflectors so typical of California. Delivered new on 27 September 1984 in California, the car was subsequently imported into France in 1992 by a resident of Caen, who kept it until 2010. The current owner purchased the car in 2011 and carried out several jobs on it. Today, it appears in well-maintained condition: the bodywork is sound and the paint in original, but good condition, as are the hood and interior. The history file includes the import papers, all the service receipts since 1992, the owner's manual, warranty certificate and above all the original service booklet, the sticker in which tallies with that still in place on the car's boot lid. This sticker confirms that the colour is original. In short, the paperwork accompanying this car is just as complete as that of other cars offered for sale at much higher prices.*

---

Un cabriolet élégant pour un prix attractif  
Un exemplaire à l'historique exceptionnel  
Configuration élégante

*An elegant convertible at an attractive price  
A car with an exceptional history  
A stylish specification*

Carte grise française  
Châssis : WWWZZZ15ZEK023195  
Moteur / Engine : 4 cylindres en ligne  
Cylindrée / Capacity : 1780 cc — 95 ch





## Claude AGUTTES Commissaire-Priseur

AGUTTES SAS (S.V.V. 2002-209)  
[www.aguttes.com](http://www.aguttes.com)

### HÔTEL DES VENTES DE NEUILLY

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

### HÔTEL DES VENTES DE LYON-BROTTEAUX

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

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

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

### PRÉSIDENT

Claude Aguttes

### DIRECTEUR GÉNÉRAL

Charlotte Reynier-Aguttes

### COMMISSAIRE-PRISEUR JUDICIAIRE ET HABILITÉ

Claude Aguttes  
[clauda@aguttes.com](mailto:clauda@aguttes.com)

*Collaboratrice Claude Aguttes :*  
Philippine de Clermont-Tonnerre  
01 47 45 93 08  
[clermont-tonnerre@aguttes.com](mailto:clermont-tonnerre@aguttes.com)

### COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS

Claude Aguttes, Séverine Luneau,  
Sophie Perrine, Agathe Thomas

### INVENTAIRES ET PARTAGES

*Neuilly*

Séverine Luneau  
01 41 92 06 46  
[luneau@aguttes.com](mailto:luneau@aguttes.com)

Sophie Perrine  
01 41 92 06 44  
[perrine@aguttes.com](mailto:perrine@aguttes.com)

*Lyon*

Agathe Thomas  
04 37 24 24 29  
[thomas@aguttes.com](mailto:thomas@aguttes.com)

### DÉPARTEMENTS D'ART

#### ARTS D'ASIE

*Neuilly*

Sophie Perrine  
01 41 92 06 44  
[perrine@aguttes.com](mailto:perrine@aguttes.com)

*Lyon*

Agathe Thomas  
04 37 24 24 29  
[thomas@aguttes.com](mailto:thomas@aguttes.com)

#### ART NOUVEAU - ART DÉCO

*Neuilly*

Sophie Perrine  
01 41 92 06 44  
[perrine@aguttes.com](mailto:perrine@aguttes.com)

*Avec la collaboration de :*

Antonio Casciello  
01 40 10 24 02  
[casciello@aguttes.com](mailto:casciello@aguttes.com)

*Lyon*

Agathe Thomas  
04 37 24 24 29  
[thomas@aguttes.com](mailto:thomas@aguttes.com)

#### ART PRIMITIF

*Neuilly*

Philippine de Clermont-Tonnerre  
01 47 45 93 08  
[clermont-tonnerre@aguttes.com](mailto:clermont-tonnerre@aguttes.com)

*Lyon*

Agathe Thomas  
04 37 24 24 29  
[thomas@aguttes.com](mailto:thomas@aguttes.com)

#### AUTOMOBILIA VOITURES DE COLLECTION

Gautier Rossignol  
06 16 91 42 28  
[rossignol@aguttes.com](mailto:rossignol@aguttes.com)

*Avec la collaboration de :*

Arnaud Faucon  
[faucon@aguttes.com](mailto:faucon@aguttes.com)  
Geoffroi Baijot  
[baijot@aguttes.com](mailto:baijot@aguttes.com)

#### BIJOUX - HORLOGERIE

Philippine Dupré la Tour  
01 41 92 06 42  
[duprelatour@aguttes.com](mailto:duprelatour@aguttes.com)

*Avec la collaboration à Neuilly de :*

Éléonore Le Chevalier  
01 41 92 06 47  
[lechevalier@aguttes.com](mailto:lechevalier@aguttes.com)

*Lyon*

Agathe Thomas  
04 37 24 24 29  
[thomas@aguttes.com](mailto:thomas@aguttes.com)

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

*Neuilly*

Laurent Poubeau  
01 41 92 06 45  
[poubeau@aguttes.com](mailto:poubeau@aguttes.com)

*Lyon*

Valérienne Pace  
04 37 24 24 28  
[pace@aguttes.com](mailto:pace@aguttes.com)

---

**CHASSE, MILITARIA,  
CURIOSITÉ  
NUMISMATIQUE**

*Neuilly*

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

*Lyon*

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

**TABLEAUX XIX<sup>EME</sup>  
IMPRESSIONNISTES  
MODERNES  
ÉCOLES ÉTRANGÈRES  
PEINTRES RUSSES,  
ORIENTALISTES ET  
ASIATIQUES  
ART CONTEMPORAIN**

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

*Avec la collaboration  
en Art Contemporain de :*

Ophélie Guillerot  
01 47 45 93 02  
guillerot@aguttes.com

*Administration*

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

*Lyon*

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

*Administration*

Mathilde Naudet  
naudet@aguttes.com

**BAGAGERIE**

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

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

*Neuilly*

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

*Administration :*

Hülya Perrier  
perrier@aguttes.com

*Organisation et coordination :*

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

*Lyon*

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

*Administration*

Mathilde Naudet  
naudet@aguttes.com

**VINS ET SPIRITUEUX**

Mathilde Naudet  
04 37 24 24 22  
naudet@aguttes.com

**VENTE AUX ENCHÈRES  
ÉLECTRONIQUES**

[www.online.aguttes.com](http://www.online.aguttes.com)  
online@aguttes.com

---

**COMMUNICATION  
GRAPHISME**

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

*Avec la collaboration de :*

Luc Grioux  
Philippe Le Roux  
Claire Frébault

---

**PHOTOGRAPHE**

Rodolphe Alepuz  
alepuz@aguttes.com

---

Imprimeur :  
Corlet - 02 31 59 53 16

**ADMINISTRATION ET GESTION**

*Facturation vendeurs Neuilly-Lyon*

Isabelle Mateus  
mateus@aguttes.com

*Facturation acheteurs Neuilly*

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

*Facturation acheteurs*

*& administration Lyon*

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

## CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTES

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

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

**Automobilia** : 20% HT + TVA au taux en vigueur soit 24 % TTC

**Véhicules** : 16,67% HT + TVA au taux en vigueur, soit 20 % TTC

**Attention :**

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

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

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

justificatifs d'origine licite. Les autres spécimens bénéficiant de datation antérieure au régime d'application (AM du 21/07/2015) peuvent de ce fait être utilisés commercialement.

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

### GARANTIES

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

L'ordre du catalogue sera suivi.

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

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

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

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

## ENCHERES

Le plus offrant et dernier enchérisseur sera l'adjudicataire.

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

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

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

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

## RETRAIT DES ACHATS

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

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

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

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

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

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

Les formalités d'exportations (demandes de certificat pour un bien culturel, licence

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

## REGLEMENT DES ACHATS

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

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

Moyens de paiement légaux acceptés par la comptabilité :

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

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

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

## COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

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

## DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AUX AUTOMOBILES DE COLLECTION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# AGUTTES

Neuilly Drouot Lyon Deauville



## AUTOMOBILES DE COLLECTION AUTOMOBILIA

Samedi 10 juin 2017 à 14h30 à Lyon-brotteaux

À renvoyer avant le vendredi 9 juin 2016 à 18h  
par mail à / please mail to : [bidlyon@aguttes.com](mailto:bidlyon@aguttes.com)

Les ordres d'achat ne seront pris en compte qu'accompagnés d'un RIB et d'une pièce d'identité.

Après avoir pris connaissance des conditions de vente décrites dans le catalogue, ainsi que des conseils aux acheteurs, je déclare les accepter et vous prie d'acquiescer pour mon compte personnel aux limites indiquées en euros, les lots que j'ai désignés ci-dessous.

(Les limites ne comprenant pas les frais légaux).

**La demande d'une ligne téléphonique implique que l'enchérisseur est preneur à l'estimation basse dans le cas d'une mauvaise liaison téléphonique.**

I have read conditions of sale and the guide to buyers and agree to abide by them. I grant your permission to purchase on my behalf the following items within the limits in euros. (These limits do not include fees and taxes).

**The telephone bidder agrees to bid up to the low estimate.**

Date & signature :

## ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM

Choisissez le type d'enchère / choose bid form :

- ORDRE D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM  
 ENCHÈRE PAR TÉLÉPHONE / TELEPHONE BID FORM

Remplissez le formulaire / fill in the form :

NOM / NAME .....

PRÉNOM / FIRST NAME .....

ADRESSE / ADDRESS .....

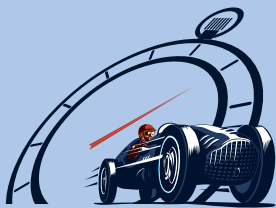
..... CODE POSTAL / ZIP CODE .....

VILLE / CITY ..... PAYS / COUNTRY .....

TÉLÉPHONE 1 ..... TÉLÉPHONE 2 .....

MAIL .....

LOT N°	DESCRIPTION DU LOT / LOT DESCRIPTION	LIMITE EN EUROS / TOP LIMIT OF BID IN EUROS
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....



LES GRANDES HEURES  
**AUTOMOBILES**

Vente en préparation  
**23 septembre 2017**  
Autodrome de Linas-Montlhéry

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





# TABLEAUX MODERNES ART CONTEMPORAIN

---

8 ventes par an  
Neuilly - Drouot - Lyon

Prochaine vente  
**Lundi 12 juin 2017**  
Drouot-Richelieu

Pour inclure vos lots dans cette vente, contactez-nous  
Expertises gratuites sur photos ou sur rendez-vous

Spécialiste  
**Charlotte Reynier-Aguttes**  
+33 1 41 92 06 49  
[reynier@aguttes.com](mailto:reynier@aguttes.com)

ZAO WOU-KI (1920-2013) Adjudé 535 500 €

# ARTS DECORATIFS DU XX<sup>ÈME</sup>

---

Prochaine vente  
Jeudi 29 juin 2017  
Neuilly-sur-Seine

Spécialiste  
**Sophie Perrine**  
+33 1 41 92 06 44  
[perrine@aguttes.com](mailto:perrine@aguttes.com)

**Antonio Casciello**  
+33 1 47 45 00 90  
[casciello@aguttes.com](mailto:casciello@aguttes.com)

JEAN DESPRES (1889-1980)  
Vente du 29 juin 2017



# HORLOGERIE

---

Prochaine vente  
**Vendredi 23 juin 2017**  
Neuilly-sur-Seine

Contact  
**Philippine Dupré la Tour**  
01 41 92 06 42  
[duprelatour@aguttes.com](mailto:duprelatour@aguttes.com)



Catalogue visible sur [www.aguttes.com](http://www.aguttes.com)







AGUTTES

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